HISTORIAL 40

Historial 40

HISTORIAL 40
1 y 2

Foto

SHACKLETON

"MEDUSA"

BUQUE POLAR AUXILIAR BRITANICO "SHACKLETON"

No pertenece a la Royal Navy. Está matriculado en Puerto Stanley (Malvinas).

Desplazamiento: 605 toneladas
Capacidad de carga: 700 toneladas
Eslora: 60 metros - Manga: 12 metros
Planta motriz: Motor Diesel M.A.N. 6 cilindros
Velocidad máxima: 11,5 nudos - V. crucero: 10,5 nudos

Construído en Salesborg, Suecia, en 1954
Buque de dos palos, casco rojo, superestructura verde; de proa al centro una bodega de gran capacidad de carga, con una grua sobre la banda de babor. El palo de proa tiene un nido de cuervo en forma de barril.

Posee cuatro embarcaciones menores con sistema automático de arriado, cubiertas con lonas y un chinchorro a popa.

El castillo se extiende desde el centro a popa, con dos cubiertas arriba de la principal, sobresaliendo una chimenea amarilla con chanfle y dos pantallas de radar.

Se tiene conocimiento que además cuenta con: Un laboratorio científico completo para prospección sísmica con correspondientes detectores.
Dos equipos navegadores por satélite. Hidrófonos. Dos radares DECCA. Dos guinches oceanográficos. Dos sonares de domo arriable. Dos sondas ecoicas para gran profundidad.

Autonomía estimada 20/30 días. Radio de acción 15.000 millas.

BUQUE POLAR AUXILIAR BRITÁNICO "SHACKLETON"

No pertenece a la Royal Navy. Está matriculado en Puerto Stanley (Malvinas).

Desplazamiento: 605 toneladas
Capacidad de carga: 700 toneladas
Eslora: 60 metros - Manga: 12 metros
Planta motriz: Motor Diesel M.A.N. 6 cilindros
Velocidad máxima: 11,5 nudos - V. crucero: 10,5 nudos

Construido en Galeborg, Suecia, en 1954.
Buque de dos palos, casco rojo, superestructura verde; de proa al centro una bodega de gran capacidad de carga, con una grúa sobre la banda de babor. El palo de proa tiene un mido de cuervo en forma de barril.

Posee cuatro embarcaciones menores con sistema automático de arriado, cubiertas con lonas y un chinchorro a popa.

El castillo se extiende desde el centro a popa, con dos cubiertas arriba de la principal, sobresaliendo una chimenea amarilla con chanfle y dos pantallas de radar.

Se tiene conocimiento que además cuenta con: Un laboratorio científico completo para prospección sísmica con correspondientes detectores.
Dos equipos navegadores por satélite. Hidrófonos. Dos radares DECCA. Dos grúas oceanográficas. Dos sondas de como arrastre.
Dos sondas ecoicas para gran profundidad.

Autonomía estimada 20\30 días. Radio de acción 15.000 millas.

SECRETO

OPERACION "SANTA CRUZ"

1.- Es fundamental asegurar el SECRETO de la operación.

2.- Se requiere la MISION que se asignará a los buques.

3.- Es necesario analizar y precisar:

a) Actitud ante presencia de unidades extranjeras en el area, que traten de evitar el cumplimiento de la misión, en caso de no haber sido detectadas por la exploración aerea previa.

b) Actitud ante acciones menores (hostiles) que puedan llevar a cabo los efectivos de defensa destinados en el lugar.

c) Actitud ante posibles reclamos de las Autoridades por la presencia de unidades de la Armada Argentina.

4.- Es recomendable:

a) No enviar a tierra embarcaciones menores por ningún motivo para evitar incidentes, obligando al uso de armas.

b) No desembarcar personal por la misma causa.

c) Si la exploración aerea previa detecta unidades extranjeras en el area, no llevar a cabo la operación.

d) En caso de actitudes hostiles de unidades extranjeras que no hubiesen sido detectadas, empeñarse en acción para cumplir la MISION.

5.- Teniendo en cuenta las derivaciones que pudieran acaecer, es aconsejable no enviar al C-4 a esta operación, llevando cadetes a bordo.

6.- Obtener información por intermedio del S.I.N. y Agregados Navales de movimiento de unidades extranjeras con posibilidades de arribo en tiempo al lugar.

7.- Costos: Crucero: 756.000 $ Ley , cada DD: 450.000 $ Ley

SECRETO

CONOCIMIENTO OPERACION "SANTA CRUZ"

COAR
JEMAYOAR
CON
CONAVAL - Alte. MONTES
JEMAYORCOPERVALES- Alte. GONZALEZ LLANOS
CODIVIDESUNO - CN MARTINEZ
JEBAPUER - CN SCIURANO
CN SUAREZ DEL CERRO
CN OBIGLIO
CN NUÑEZ - CTE - C-4.

La intervención del C-4 quedó descartada.-
La intervención de DDs. sigue pendiente pero estimo poco probable.-
El cuerpo y el DD destacado en USV para Shackleton tiene un juego de cartas e información, en paquete cerrado que el Cte. ignora su contenido.- Se abrirá por mensaje Naval identificándolo como "Santa Cruz".-

Costo operación "Santa Cruz"

1- Bruno (en la parte de extensión del viaje solamente)

$ 756.000 pesos ley.-

2.- XPy - 449.000 pesos ley.-

3.- Bouchard - 449.000 pesos ley.- X

Bruno y Bouchard precisan reaprovisionarse - Se prevee reaprovisionar al Bruno en Montevideo (aproximadamente 300 toneladas) y al Bouchard en Dorrado (200 ta aproximadamente).-

Hay un problema con el Bouchard por el programa Exocet que a lo mejor se demoraría y no podríamos cumplir el contrato.- Este punto lo tendré claro el día 7.-

Nº "C"/978.

Letra JEIN,AZ4

CONFIDENCIAL MEMORANDUM

Para información de	Producido por
SEÑOR JEFE DE INTELIGENCIA del E.M.G.A.	Capitán de Navío CESAR AUGUSTO CASTAGNA.

OBJETO: E/informe comisión ISLAS MALVINAS.

Informo que en cumplimiento a las órdenes impartidas procedí a trasladarme en comisión a PUERTO STANLEY, ISLAS MALVINAS, donde permanecí desde el 25 de mayo al 15 de junio próximos pasados.

De mi estadía y actividades en el citado lugar estimo conveniente informar:

1.- Actitud oficial del gobierno local:

Fué de total y absoluta ignorancia a la presencia del suscripto, en contraposición a lo ocurrido años anteriores donde siempre fuí recibido e invitado socialmente.
El protocolo vigente en el lugar especifica que al llegar una visita de relevancia a PUERTO STANLEY debe firmar un libro especial que está en la Secretaría Privada del Gobernador. Ese acto implica que las autoridades se dan por enteradas del arribo, y a partir de ese momento, siempre fuí invitado a cenar por el Gobernador. Esta vez, no solo fuí ignorado sino que, ante la insinuación varias veces reiterada del Vicecomodoro CANOSA, representante oficial argentino en las Islas, ante el ler. Secretario Sr. MASSINGHAM, de mi interés de ir a saludarlo, nunca halló momento oportuno para la audiencia.
Mi único contacto con el Gobernador, Sr. RANKEN y con su inmediato Sr. MASSINGHAM, fué en un coctail el día 25 de mayo, en casa del Vicecomodoro CANOSA, donde el señor MASSINGHAM se me acercó y me dijo que consideraba poco feliz la decisión argentina de bautizar un buque con el nombre de "CANAL DE BEAGLE" simultáneamente con el rechazo del laudo de S.M. Británica, luego de lo cual se alejó.
Asimismo, en encuentros casuales con el Vicecomodoro CANOSA le expresó que no sabía para qué venía el "CANAL DE BEAGLE" a PUERTO STANLEY, no le veía el objeto, pero que pese a ello no pondrían inconvenientes por ser un puerto libre.

111

C. O. N.
Dpto. INTELIGENCIA
ENTRO: 3 JUN 1978
Nro. INT. E - 83
Jefe Dep. Intelig
Jefe Contra Intel.
Jefe Inteligenc.
Acc. Psicológica
Central Inte.
Contrainteligenc.
Fichero
Archivo
SALIO:

Item 70113 — 1.500.000|I|1974
Talleres Gráf. de la DIAB

Nº .....

Letra .....

CONFIDENCIAL

MEMORANDUM

Para información de	Producido por

Por todo lo expuesto, a la llegada del A.R.A. "CABO SAN GONZALO" y del A.R.A. "BAHIA BUEN SUCESO", en las recepciones efectuadas a bordo, omití invitar a las autoridades locales, en contraposición a lo acostumbrado, en que siempre el Gobernador y sus inmediatos colaboradores concurrían a los buques del SERVICIO DE TRANSPORTES NAVALES.

2.- ACCION ANTIARGENTINA.

Es notoria y evidente y sin duda promovida por las autoridades. Se citan ejemplos:

a) Carta en el periódico local "FALKLNAD TIMES": En ella un lector se queja de la ocupación argentina de THULE y expresa su preocupación de que, en un viaje del A.R.A. "BAHIA BUEN SUCESO" en lugar de transportar turistas podría llevar un grupo de argentinos y ocupar alguna de las islas aledañas. Por todo ello incitaba a tomar medidas urgentes.

b) Campaña radial con quejas e informaciones sobre la ocupación de THULE y la acción de destructores y aviones argentinos sobre los pesqueros polacos en aguas que ellos dicen propias. Asimismo, informaron y se quejaron varias veces sobre el sobrevuelo de un avión naval argentino sobre la ISLA SOLEDAD. El día 7 de junio informó la radio local acerca de una gestión de un argentino Sr. CAPOZZOLO para comprar el establecimiento ganadero denominado DOUGLAS STATION. Leyaron la carta del Gobernador al propietario de ese campo, Sr. GREENSHIELD, fechada el 21 de mayo en la cual le comunica que le deniega autorización para efectuar la operación.

3.- PESQUEROS:

a) POLACOS:

Es evidente que operan y se reabastecen de víveres en la zona. El día 23 de mayo fondeó en el puerto el VEGA para desembarcar un enfermo. Aprovechó la oportunidad para quejarse de que había sido interceptado por buques argentinos, lo que fué difundido por radio.

///

Item 70413 — 1.500.000|I|1974
Tall. Gráf. de la DIAB

Nº .....

Letra .....

CONFIDENCIAL

MEMORANDUM

Para información de	Producido por

Asimismo, por trascendidos locales me enteré que están autorizados a fondear en la BAHIA DE LA ANUNCIACION para descanso y transbordo de carga en aguas tranquilas, y que en una oportunidad el Gobernador se trasladó en lancha a esa bahía para visitar un buque polaco.

b) RUSOS:

El día 13 de junio fondeó en STANLEY el pesquero VOLZHANIN, de unas 4.000 toneladas. Desembarcó personal que paseó por la ciudad, y se reabasteció de agua y algunos víveres. El capitán fue recibido por el Gobernador. Zarpó el día 15 de junio a 1000 horas y tomó arrumbamiento general Este.
Por diversos trascendidos deduzco que están operando gran cantidad de buques en inmediaciones de las ISLAS GEORGIAS donde sospecho que deben recibir alguna clase de apoyo.

4.- FUERZAS MILITARES:

No han sido aumentadas sensiblemente. Están destacados: 1 Mayor y un Teniente de I.M. y 41 clases y tropa.

5.- RESUMEN GENERAL:

a) Gobierno de ocupación: Posterior a la administración FRENCH, asumió el Sr. PARKER, con seguras instrucciones de incrementar el control de todas las actividades británicas en la región. Se varió el esquema de gobierno. El Sr. PARKER se ocupa solamente de los asuntos políticos geomarítimos del área, incluyendo la Antártida y ha delegado en su primer secretario Sr. MASSINGHAM la administración interna de las Islas.
Se ha valorizado el equipo de trabajo del gobierno al colocar en los cargos importantes, únicamente a personal jerarquizado de carrera diplomática.
Es notoria la actividad desplegada en asuntos que hacen a GEORGIAS y SANDWICH.
El BRITISH ANTARTIC SURVEY (B.A.S.), institución civil, que siempre actuó en forma independiente, tiene en este momento una evidente subordinación operacional con el gobierno local, para satisfacer sus necesidades de control, particularmente en la Antártida.

///

Item 70413 — 1.500.000|I|1974
Tall. Gráf. de la DIAB

Nº .....

Letra .....

CONFIDENCIAL MEMORANDUM

Para información de	Producido por

-1-

b) Población nativa: Pese a la gran propaganda y acción psicológica antiargentina, en la ciudad de STANLEY se observa un indicio de sentimiento hacia la ARGENTINA, al notar las realidades de las medidas tomadas en la política de comunicaciones de los últimos años. Existe claro está un sector de gente que atento a la evolución de las conversaciones y negociaciones, apoya al gobierno local aún en asuntos que afectan los intereses de los isleños.
La población del campo es la que en mayor medida está a la expectativa de la evolución de la situación en la región; existen necesidades de mercado y desarrollo que día a día presionan una salida al gobierno local para fortalecer su economía.

c) Situación política local: Un factor positivo a la gestión argentina es el incremento de acciones en lo referente a la política de comunicaciones que benefician a la población en general.
A esto se contrapone como factor negativo la intensa acción psicológica gubernamental para desprestigio de ARGENTINA, agitando hechos recientes: THULE, control del mar argentino, acciones con pesqueros extranjeros, etc.
En general la actitud del gobierno local es totalmente negativa a la acción argentina, acorde con el curso de las negociaciones. El trato es atento pero estrictamente protocolar. Gran parte de la población, por el contrario, se brinda favorablemente.-

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
ASESORIA
ASUNTOS INTERNACIONALES
JEFATURA INTELIGENCIA

CESAR AUGUSTO CASTAGNA
Capitán de Navío

Item 70413 — 1.500.000|I|1974
Tall. Gráf. de la DIAB

MEMORANDUM: NRO. ..... ''C''/978

LETRA JEIN, AZ4

Archivo Carpeta Malvinas

PARA INFORMACION DE: SEÑOR JEFE DE INTELIGENCIA DELE.M.G.A.

PRODUCIDO POR: CAPITAN DE NAVIO CESAR AUGUSTO CASTAGNA

OBJETO: E/INFORME COMISION ISLAS MALVINAS.

INFORMO QUE EN CUMPLIMIENTO A LAS ORDENES IMPARTIDAS PROCEDI A TRASLADARME EN COMISION A PUERTO STANLEY, ISLAS MALVINAS, DONDE PERMANECI DESDE EL 25 DE MAYO AL 15 DE JUNIO PROXIMO PASADO.

DE MI ESTADIA Y ACTIVIDADES EN CITADO LUGAR ESTIMO CONVENIENTE INFORMAR:

1:- ACTITUD OFICIAL DEL GOBIERNO LOCAL.

FUE DE TOTAL Y ABSOLUTA IGNORANCIA A LA PRESENCIA DEL SUSCRIPTO EN CONTRAPOSICION A LO OCURRIDO AÑOS ANTERIORES DONDE SIEMPRE FUI RECIBIDO E INVITADO SOCIALMENTE.
EL PROTOCOLO VIGENTE EN EL LUGAR ESPECIFICA QUE AL LLEGAR UNA VISITA D RELEVANCIA A PUERTO STANLEY DEBE FIRMAR UN LIBRO ESPECIAL QUE ESTA EN LA SECRETARIA PRIVADA DEL GOBERNADOR . ESE ACTO IMPLICA QUE LAS AUTORIDADES SE DAN POR ENTERADAS DEL ARRIBO, Y A PARTIR DE ESE MOMENTO, SIEMPRE FUI INVITADO A CENAR POR EL GOBERNADOR.
ESTA VE, NO SOLO FUI IGNORADO SINO QUE, ANTE LA INSINUACION VARIAS VECES REITERADA DEL VICECOMODORO CANOSA, REPRESENTANTE OFICIAL ARGENTINO EN LAS ISLAS, ANTE EL PRIMER SECRETARIO SEÑOR HASSINGHAMDE I INTERES DE M A SALUDARLO, NUNCA HALLO MOMENTO OPORTUNO PARA LA AUDIENCIA.
MI UNICO CONTACTO CON EL GOBERNADOR, SEÑOR MARKER Y CON SU INMEDIATOS ÑOR MASSINGHAM, FUE EN UN COCTAIL EL DIA 25 DE MAYO, EN CASA DEL VICECOMODORO CANOSA, DONDE EL SEÑOR MASSINGHAM SE ME ACERCO Y ME DIJO QUE CONSIDERABA POCO FELIZ LA DECISION ARGENTINA DE BAUTIZAR UN BUQUE ''CANAL DE BEAGLE'' SIMULTANEAMENTE CON EL RECHAZO DEL LAUDO DE S.M. BRITANICA, LUEGO DE LO CUAL SE ALEJO.
ASIMISMO, EN ENCUENTROS CASUALES CON EL VICECOMODORO CANOSA LE EXPRESO QUE NO SABIA PARA QUE VENIA EL '' CANAL DE BEAGLE'' A PUERTO STANLEY, NO LE VEIA EL OBJETO, PERO QUE PESE A ELLO NO PON DRIAN INCONVENIENTES POR SER PUERTO LIBRE.
POR TODO LO EXPUESTO, A LA LLEGADA DEL A.R.A. ''CABO SAN GONZALO'' Y DEL AA.R.A. ''BAHIA BUEN SUCESO'', EN LAS RECEPCIONES EFECTUADASA B ORDO. OMITI INVITAR A LAS AUTORIDADES LOCALES, EN CONTRAPOSICION A LO ACOSTUMBRADO, EN QUE SIEMPRE EL GOBERNADOR Y SUS INMEDIATOS COLABORADORES CONCURRIAN A LOS BUQUES DEL SERVICIO DE TRANSPORTES NA V LE....NAVALES. A

2:- ACCION ANTIARGENTINA

ES NOTORIA YEVIDENTE Y SIN DUDA PROMOVIDA POR LAS AUTORIDADES.
SE CITAN EJEMPLOS.

A) CARTA EN EL PERIODICO LOCAL ''FALKLAND TIMES'' : EN ELLA UN LEC TOR SE QUEJA DE LA OCUPACION ARGENTINA DE THULE Y EXPRESA SU PREOCUPACION DE QUE, EN UN VIAJE DEL A.R.A. ''BAHIA BUEN SUCESO'' EN LUGAR DE TRANSPORTAR TURISTAS PODRIAN LLEVAR UN GRUPO DE AR GENTINOS Y OCUPAR ALGUNA DE LAS ISLAS ALEDAÑAS. POR TODO ELLO INCITABA A TOMAR MEDIDAS URGENTES.

B) CAMPAÑA RADIAL CON QUEJAS E INFORMACIONES SOBRE LA OCUPACION DE THULE Y LA ACCION DE DESTRUCTORES Y AVIONES ARGENTINOS SOBRE LOS PESQUEROS POLACOS EN AGUAS QUE ELLOS DICEN PROPIAS. ASIMISMO INFORMARON Y SE QUEJARON VARIAS VECES SOBRE EL SOBREVUELO DE UN AVION NAVAL ARGENTINO SOBRE LA ISLA SOLEDAD. EL DIA 7 DE JUNIO INFORME LA RADIO LOCAL ACERCA DE UNA GESTION DE UN ARGENTINO SR. CAPOZZOLOPARA COMPRAR EL ESTABLECIMIENTO GANADERO DENOMINADO DOUGLAS STATION. LEYERON LA CARTA DEL GOBERNADOR AL PROPIETA RIO DE ESE CAMPO SR. GREENSHIELD, FECHADA QEL 21 DE MAYO EN LA CUAL LE COMUNICA QUE LE DENIEGA AUTORIZACION PARA EFECTUAR LA

OPERACION.

3:- PESQUEROS

-A) POLACOS

ES EVIDENTE QUE OPERAN Y SE REABASTECEN DE VIVERES EN LA ZMNA. EL DIA 2828 DE MAYO FONDEO EN EL PUERTO EL VEGA PARA DESEMBAR CAR UN ENFERMO. APROVECHO LA OPORTUNIDAD PARA QUEJARSE DE QUE HABIA SIDO INTERCEPTADO POR BUQUES ARGETNINOU, LO QUE FUE DIFUNDIDO POR RADIO.
ASIMISMO POR TRASCENDIDOS LOCALES ME ENTERE QUE ESTAN AUTORIZA DOS A FONDEAR EN LA BAHIA DE LA ANUNCIACION PARA DESCANSO Y TRANSBORDO DE CARGA EN AGUAS TRANQUILAS, Y QUE EN UNA OPORTUNI DADEL GOBERNADOR SE TRASLADO EN LANCHA A ESA BAHIA PARA VISITAR UN BUQUE POLACO.

B) RUSOS

EL DIA 13 DE JUNIO FONDEO EN STANLEY EL PESQUERO VOLZHANIN, DE UNAS 4.000 TONELADAS. DESEMBARCOPERSONAL QUE PASEO POR LA CIUDAD, Y SE REABASTECIO DE AGUA Y ALGUNOS VIVERES. EL CAPITAN FUE RECIBIDO POR EL GOBERNADOR. ZARPO EL DIA 15 DE JUNIO A 10.00 HORAS Y TOMO ARRUMBAMIENTO GENERAL ESTE. POR DIVERSOSTRASCEN DIDOS DEDUZCO QUE ESTAN OPERANDO GRAN CANTIDAD DE BUQUES EN INME DIACIONES DE LAS ISLAS GEORGIAS DONDE SOSPECHO QUE DEBEN RECIBIR ALGUNA CLASE DE APOYO.

4:- FUERZAS MILITARES

NO HAN SIDO AUMENTADAS SENSIBLEMENTE. ESTAN DESTACADOS:
1 MAYOR Y UN TENIENTE DE I.M. Y 41 CLASES Y TROPA.

5:- RESUMEN GENERAL

A) GOBIERNO DE OCUPACION

POSTERIOR A LA ADMINISTRACION FRENCH, ASUMIO EL SR. PARKER, CON SEGURAS INSTRUCCIONES DE INCREMENTAR EL CONTROL DE TODAS LAS ACTIVIDADES BRITANICAS EN LA REGION. SE VARIO EL ESQUEMA DE GOBIERNO. EL SR. PARKER SE OCUPA SOLAMENTE DE LOS ASUNTOS POLITICOS GEOMARITIMOS DEL AREA, INCLUYENDO LA ANTARTIDA Y HA DELEGADO EN SU PRIMER SECRETARIO SR. MASSINGHAM LA ADMINISTRACION INTERNA DE LAS ISLAS. SE HA VALORIZADO EL EQUIPO DE TRABAJO DEL GOBIERNO AL COLOCAR EB LOS CARGOS IMPORTANTES, UNICAMENTE A PERSO NAL JERARQUIZADO DE CARRERA DIPLOMATICA.
ES NOTORIA LA ACTIVIDAD DESPLEGADA EN ASUNTOS QUE HACEN A GEOR GIAS Y SANDWICH.
EL BRITISH ANTARTIC SURVEY (B.A.S.) , INSTITUCION CIVIL, QUE SIEMPRE ACTUO EN FORMA INDEPENDIENTE, TIENE EN ESTE MOMENTO UNA EVIDENTE SUBORDINACION OPERACIONAL CON EL GOBIERNO LOCAL, PARA SATISFACER SUS NECESIDADES DE CONTGOL, PARTICULARMENTE EN LA ANTARTIDA.

B) POBLACION NATIVA

PESE A LA GRAN PROPAGANDA Y ACCION PSICOLOGICA ANTIARGENTINA, EN LA CIUDAD DE STANLEY SE OBSERVA UN INDICIO DE SENTIMIENTO HACIA LA ARGENTINA, AL NOTAR LAS REALIDADES DE LAS MEDIDAS TOMADAS EN LA POLITICA DE COMUNICACIONES DE LOS ULTIMOS AÑOS. EXISTE CLARO ESTA UN SECTOR DE GENTE QUE ATENTO A LA EVOLUCION DE LAS CONVERSACIONES Y NEGOCIACIONES, APOYA AL GOBIERNO LOCAL AUN EN ASUNTOS QUE AFECTAN LOS INTERESES DE LOS ISLEÑOS.

LA POBLACION DEL CAMPO ES LA QUE EN MAYOR MEDIDA ESTA A LA EXPECTATIVA DE LA EVOLUCION DE LA SITUACION EN LA REGION; EXISTEN NECESIDADES DE MERCADO Y DESARROLLO QUE DIA A DIA PRE SIONAN UNA SALIDA AL GOBIERNO LOCAL PARA FORTALECER SU ECONOMIA.

C) SITUACION POLITICA LOCAL

UN FACTOR POSITIVO A LA GESTION ARGENTINA EN EL INCREMENTO DE ACCIONES EN LO REFERENTE A LA POLITICA DE COMUNICACIONES QUE BENEFICIAL A LA POBLACION EN GENERAL
A ESTO SE CONTRAPONE COMO FACTORNEGATIVO LA INTENSA ACCION PSICOLOGICA GUBERNAMENTAL PARA DESPRESTIGIO DE ARGENTINA, AGITANDOHECHOS RECIENTES : THULE, CONTROL DEL MAR ARGENTINO, ACCIONES CON PESQUEROS EXTRANJEROS, ETC.

EN GENERAL LA ACTITUD DEL GOBIERNO LOCAL ES TOTALMENTE NEGATIVA A LA ACCION ARGENTINA, ACORDE CON EL CURSO DE LAS NEGOCIACIONES. EL TRATO ES ATENTO PERO ESTRICTAMENTE PROTOCOLAR. GRAN PARTE DE LA POBLACION, POR EL CONTRARIO, SE BRINDA FAVORABLEMENTE.

ARMADA ARGENTINA

No. s/nº
Letra s/1-"ESC".

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

BUENOS AIRES, Diciembre 18 de 1975.-

OBJETO: E/información.

A LA JEFATURA DEL SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL.

Agregado elevo la información obtenida por el suscripto durante su reciente comisión desempeñada en las Islas Malvinas, durante el período del 23 de Noviembre al 15 de Diciembre del cte. año.

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.
Nº DE EJEMPLARES: (3) tres.
DISTRIBUCION: Original: DESTINO - Dup. SIN - Trip. ARCHIVO SIHN.

CESAR AUGUSTO CASTAGNA
Capitán de Fragata

ARMADA ARGENTINA

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

No s/nº

Letra s/l-"ESC"/75.

INFORMACION GENERAL

1 - VISITA DE PARLAMENTARIOS INGLESES.

Permanecieron en Puerto Stanley dos miembros del Parlamento Británico: Sir John GILMOUR (Conservador) y el Dr. PHIPPS (Laborista).

De esta visita cabe hacer mención a los siguietes puntos que hicieron notar a la población en diversas entrevistas, reportajes, reuniones informales, etc.

Declararon:

a) Que las islas no podrían progresar sin la ayuda Argentina. Que esto era un problema geográfico.-

b) Si se comprobase la existencia de petróleo, la exploración sólo se podría encarar con la intervención Argentina. Explicaron que traer equipos desde Europa no era lógico. Aclaró el Dr. PHIPPS que conocía el tema por haber estado trabajando en Sudamérica durante siete años como geólogo en una empresa petrolera. (Esto causó malestar).

c) Insistió en que la población tendía a depender demasiado del gobierno, tanto central como local. (Causó malestar).

d) Insistieron los locales en plantearle las molestias que provoca a los viajeros la tarjeta blanca (credencial para viajar. Se le hicieron varias propuestas: desde que se anulase hasta que fuera emitida en Comodoro Rivadavia. Según comentarios recogidos este es un tema expuesto por presiones de la FIC y el Comité local.

e) Se habló de la acción del Sr. HUNTER CHRISTIE y los parlamentarios la consideraron negativa (Ver informes anteriores del Suscripto).

f) Se les solicitó que se ampliase la dotación de Infantes de Marina y se destinase una dotación de Ingenieros Militares para construir caminos.

g) Los parlamentarios no quisieron emitir opinión pública sobre la pista en construcción (PEMBROKE), pero en la casa particular del Sr. CRONIN, el Dr. PHIPPS manifestó que eso era un lujo y que debió dedicarse esos montos de dinero a la construcción de caminos.

h) Se insistió con el tema petróleo, y finalmente se dijo que si se espera algún beneficio de ello, será dentro de los proximos diez años.

i) Con referencia a la pesca dijeron que nada quedaría para el isleño - que el mercado argentino no es apto porque ya cuentan con su flota pesquera y que sólo resta concederlo a un tercer país para que lo explote, como JAPON.

///.

j) Referente al futuro que podría existir para la juventud, estimaban que se lo debían labrar ellos mismos.

k) Existieron reuniones en distintas casas particulares - En una de ellas se habría manifestado que Argentina recibiría las Islas y pagaría una compensación a cada habitante para que emigrara.

l) Se efectuó un reportaje por radio que fué grabado por el Vicecomodoro BLOOMER REEVE y enviado al Ministerio de Relaciones Exteriores.

m) El Gobernador trató de no comprometerse con la delegación y evitó concurrir a reuniones públicas con los parlamentarios.

n) En una recepción en el TOWN HALL de 240 personas invitadas sólo concurrieron 100. Se efectuaron preguntas a los parlamentarios y las contestaciones fueron realistas y no del agrado de los locales.

2 - ACCION DEL GOBERNADOR.

2 - 1 - Busca ubicarse fuera del área de conflicto, y le manifestó al Vicecomodoro BLOOMER REEVE:

a) Que la visita del ECONOMIC AND FISCAL SURVEY está siendo tratado en los máximos niveles de Relaciones Exteriores y Naciones Unidas, y que confía tendrá solución favorable

b) Que continúan las gestiones referentes a la compensación por parte de Argentina del ingreso de pesos nacionales.

c) Que el problema de la pista definitiva se ha demorado inexplicablemente y el atraso extenderá la fecha de habilitación a Setiembre u Octubre próximos. Por ello ha hecho venir a dos Ingenieros de la compañía consultora, para que opinasen.

d) Por primera vez se manifestó decididamente a favor de la prolongación de la pista temporaria argentina, y adelantó que apoyaría la entrega de alojamientos para el personal de las obras.

2 - 2 - El día 22 de Noviembre se realizó una reunión social en conmemoración del tercer aniversario de los vuelos regulares de L.A.D.E.- El Gobernador no concurrió, y justificó su ausencia aduciendo que su esposa estaba enferma. Tuvo mayor trascendencia porque se hizo el agasajo con productos nacionales y estaban presentes el antecesor del Vicecomodoro BLOOMER REEVE (Oficial Superior de la Fuerza Aérea), su relevo y el Ayudante del Comandante General de la Fuerza Aérea Argentina. Este desaire fué notado por la población, comentado en diversos círculos, e inclusive al suscripto varias personas locales le hicieron comentarios de crítica

2 - 3 - Además, requirió saludar al Comodoro De la Colina,

antecesor del Vicecomodoro BLOOMER REEVE en Stanley y actualmente su Jefe inmediato, que había concurrido para el acto de L.A.D.E.; pero le fijó una audiencia para un momento posterior a la partida del citado Oficial Superior pese a que tenía un ayuda memoria donde estaban fijadas las actividades del citado Oficial.

Este desaire, también fué muy comentado por la población y en diversos círculos, criticado.

3 - SOBREVUELO DEL AVION NAVAL 5 - T - 2.

Se crearon tensiones dado el sobrevuelo a baja altura del avión naval 5 - T - 2, que provocó la movilización de las fuerzas, incluídas las milicias.

El día 5 de Noviembre, el Gobernador dió un comunicado por radio donde expresó que Argentina había informado que la operación del avión naval no había sido autorizada y que era la acción de un piloto irresponsable.

Esta manifestación fué absolutamente innecesaria, puesto que ya había decaído el interés en la población por el tema. La forma en que se dijo fué grosera y hasta quizás insultante, sobre todo porque el Sr. FRENCH estaba informado (ignoro por quién, y si es exacto ello) de que en la aeronave viajaba un Oficial Superior de la Armada.

En una reunión social a que fuí invitado en casa del Gobernador, éste se refirió al tema; lo hizo en forma incidental y me manifestó que había producido revuelo en la población, puesto que había pasado muy bajo (esto en forma risueña).

Me preguntó qué había pasado, le dije que no estaba muy en claro, pero que creía se trataba de una travesura de un piloto que aprovechando que volaba una aeroruta próxima a Stanley quiso hacer una "pasada" de saludo, e inclusive por curiosidad. Me pregunto quién era el piloto y le dije que no sabía, pero que apreciaba que era de menor grado que yo.

4 - ENTRADA BUQUE INVESTIGACION RUSO MIKAIL SOM[illegible]V

Fondeó en Port Williams el día 28 de Noviembre a 1900 hs. Hizo agua de chata enviada especialmente y zarpó nuevamente el 29 de Noviembre en horas de la noche. Durante el día 29, enviaron tripulantes a tierra a recorrer la ciudad. Había mujeres entre la tripulación. El buque no pudo ser visto ni fotografiado, pués su fondeadero no era visible desde la ciudad. Se trata de una unidad de 14.000 toneladas de desplazamiento, con 99 hombres de tripulación y alrededor de 60 científicos. No fué posible averiguar su función, ni el motivo de su presencia en la zona, como tampoco su destino futuro.

Por comentarios recibidos se supone que vendrían otros buques rusos a operar en la zona.

5 - ARRIBO DEL LINDLAD EXPLORER.

Tomó Puerto Stanley el día 7 de Diciembre a 0900 hs. con

76 turistas, de los cuales 6 eran argentinos. Zarpó a 2300 hs. del mismo día. Previamente, había recorrido algunos puertos de las islas. Se dirigió a Georgias del Sud.

6 - ARRIBO DEL R.S.S. "SHACKLETON".

Tomó puerto el día 8 de Diciembre por la mañana (1020 hs) Por una indiscreción de un funcionario me enteré que transportaba explosivos a bordo, lo que me hace sospechar que efectuará prospección petrolera. Recibió por encomienda aérea llegada por L.A.D.E., un paquete que pude comprobar contenía del orden de 20 casettes para video tape.

El día Jueves 11 de Diciembre almorcé en la casa del Gobernador. Estaban invitados también el Capitán y el Jefe Científico del SHACKLETON. Antes de ir a almorzar el Gobernador se excusó y se retiró a su despacho con estas dos personas; sospecho que para darles instrucciones o prevenirlos de mi presencia. Durante el almuerzo el Capitán del SHACKLETON dijo que zarparía con destino a las Islas GEORGIAS DEL SUR, donde pasaría las navidades. Una señora que estaba en la mesa le preguntó cuál sería luego su destino, contestándole "el mar". Finalizado el almuerzo, el Capitán me invitó a bordo, a lo que accedí.

Me mostraron el buque sin restricciones aparentes. La descripción de lo visto es la siguiente: LABORATORIO: Posee 2/3 ecosondas de gran profundidad. Un navegador por satélite Está especialmente preparado para prospección sísmica, posee cuatro cañónes neumáticos, dos grandes y dos pequeños para producir explosiones. A veces, me dijeron, usan explosivos convencionales. Posee detector sísmico para esas explosiones que se grafican en papel y también se graban en cintas magnéticas los resultados, para su posterior análisis en Londres No poseen computadora a bordo. En popa poseen un guinche con un tambor, donde está arrollado un cable especial, cubierto con plástico, para remolcar por popa los hidrófonos para la prospección sísmica.

A proa del puente, a ambas bandas, tiene guinches oceanográficos e instrumental completo (correntómetro, etc.) Asimismo tiene dos sonares de domo arriable y una pluma de aproximadamente 5/8 toneladas. PUENTE COMANDO: Posee otro navegador por satélite, que estaba fuera de servicio, así que operaban con un monitor parecido a un televisor que recibe los datos del navegador satélite del laboratorio. Tiene también 2 radares DECCA no muy modernos, que motivaron que el Capitán me expresara que no entendía que en un buque equipado con instrumental tan valioso, se hubiera mezquinado dinero para proveerles nuevos radares. Existe un girocompás de fabricación italiana, y un equipo para desplazar el buque en cualquier acimut por medio de chorros de agua. Se gobierna con una palanca que se gira hacia el acimut hacia donde se quiere mover el buque. CARACTERISTICAS GENERALES: Mil toneladas, motor Diesel, 10 nudos de velocidad, una sola hélice; su aspecto es el de un pesquero grande, de casco rojo, superestructura verde y una pequeña chimenea amarilla en popa.

ARMADA ARGENTINA

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

No. S/nº

Letra S/1-"ESC".

7 - VARIOS.

7.1. Ambiente General.

Es evidente que el Gobernador está llevando adelante una política agresiva, (sin llegar a la ruptura) tendiente a crear dificultades, por ejemplo:

a) Citó al Vicecomodoro BLOOMER REEVE para referirse al tema del A.R.A. "CABO SAN GONZALO". Le expresó que consideraba que el gobierno Argentino debía haberle avisado con anticipación su arribo, para evitar que luego se produjeran inconvenientes operativos.-

b) Por una nueva citación y en la que estaba presente el Sr. MITCHELL (FIC-Londres) le expresó su inquietud acerca de la descarga del combustible del SAN GONZALO. Manifestó que era una maniobra riesgosa, que exigía un seguro especial de (1) un millon de libras, para cubrir inclusive daños a terceros, pero no supieron decir y fué imposible averiguar el monto de la prima.

A esto se le replicó que dentro del combustible a desembarcar, además del GAS OIL para Y.P.F., había 250 tambores de J.P.1., especial para mantener el servicio de L.A.D.E. puesto que ya estaban sin reservas, por lo cual debería suspenderse el servicio aéreo. A esto se le replicó que para el J.P.1. no había problemas.-

En esta reunión llevó la "voz cantante" el Sr. MITCHELL, hablando con autoridad, pese a estar en el despacho del Gobernador.

Uno o dos días después de esta manifestación, me citó de urgencia a una hora fuera de lo usado (1930 hs.), para lo cual me envió su automóvil oficial y lo mismo hizo con el Vicecomodoro BLOOMER REEVE. Reunidos en su despacho se mostró muy amable, invitó con bebidas, y nos expresó que dadas las circunstancias actuales, y dado que el buque ya estaba en viaje, se procedería a su descarga aceptando los peligros que ello originaba. Que pondría en alerta a toda la brigada de incendio y me solicitó que ordenara al buque la mayor precaución en la maniobra. Aprecio que esta acción se debió a órdenes expresas recibidas de la Embajada Británica en Buenos Aires, o desde Londres.

c) Se están creando problemas para la comercialización del combustible por parte de Y.P.F.- El FIG expresó que por el momento sólo debía vender nafta para automotores y el GAS OIL seguiría a cargo de la FIC. Se hizo contrapropuesta expresando que ello no era lógico por diversas razones prácticas y en principio acordaron que además de nafta, vendieses GAS OIL para automotores, reservando la venta del GAS OIL para calefacción y usos generales para la FIC. El tema sigue debatiéndose, pero hasta el momento no hay solución favorable para que Y.P.F. comercialice sus productos, dado que se seguirá planteando problemas y requerimientos extraños.

d) Se recibió una Nota del FIG pidiendo que se construya un camino asfaltado de unos 80 metros, hasta el acceso a la planta de Y.P.F. a cargo y costo de Y.P.F.

e) Durante un mes se efectuaron negociaciones ante el FIG solicitando una casa alojamiento para los directivos de Y.P.F. en reemplazo de la incendiada. Estas gestiones tuvieron resultados negativos y fué necesario conseguir una casa en forma particular.

f) Situación de Y.P.F.

Actualmente está prácticamente finalizada la construcción de la planta de combustible, inclusive la estación de servicio para expendio de ellos. Aún no ha posido ser inaugurada ni iniciada la venta por sucesivas trabas por parte de las autoridades, como ser: objección a tender una tubería por el muelle de la FIC., por razones de seguridad; dilación en la construcción de un muelle de combustible; trabas administrativas ó técnicas varias, etc. (Ver: c), d) y e).

Cabe agregar por otro lado que Y.P.F. tiene con la FIC una deuda ya muy atrasada del orden de las 8.000 libras, y que pese a que el representante local, Vicecomodoro BLOOMER REEVE, ha efectuado repetidas gestiones en Buenos Aires, éstas no han tenido eco favorable.

Ha debido aceptar la afrenta de que fuera visitado por el Gerente de la FIC para requerirle apurara el pago, pués estaba contemplando la posibilidad de iniciar acción judicial y pedir el embargo de la planta de Y.P.F.

g) Las obras de Y.P.F. están prácticamente finalizadas. El A.R.A. "SAN GONZALO" les ha dejado combustible: nafta, gas oil, kerosene, J.P.1. para varios meses, pero no se puede aún iniciar la venta. El gobierno pone inconvenientes, tales como: un preaviso de 30 días, etc. Todo esto causará malestar en la población, que está ansiosa de cargar en Y.P.F. por el precio más barato. Inclusive hay quienes se están absteniendo de completar el tanque de sus automóviles, a la espera de que Y.P.F. comience, dado que saben que el A.R.A. "SAN GONZALO" ha traído provisión.

h) El día 13 de Diciembre a 1200 hs. Y.P.F. inauguró internamente la planta de combustible; se descubrió una placa, el obispo local Monseñor SPRAGGON bendijo las obras y luego se sirvió un asado. Concurrí invitado especialmente a dicha ceremonia y fuí invitado a los postres, a pronunciar unas palabras como representante de la ARMADA.

Por la noche efectuaron en sus alojamientos un baile popular, concurriendo mucha gente local de todas las categorías sociales y las más altas autoridades de la JOHNSTON CONSTRUCTION, con sus esposas. Cabe agregar que concurrió a ese baile el chofer y mayordomo del gobernador, quien al estar un poco alcoholizado, expresó que había concurrido pese a que el Gobernador lo había instado a que no lo hiciera.

Luego de decir esto, se abrió su camisa y exhibió unas cicatrices en su vientre, manifestando que eran de unas operaciones que los argentinos le habían hecho en Comodoro Rivadavia, y que gracias a ellos él estaba con vida por lo que les estaba muy agradecido y no podía en un día como ese hacerles un desaire, a pesar de las órdenes recibidas.

7.2. REPORTAJE SR. BLAKE.

El Sr. BLAKE es miembro del Consejo Legislativo local y acaba de regresar de un Congreso Interparlamentario de la Comunidad Británica en Nueva Delhi. A su regreso se le hizo un reportaje por la radio local y entre otras cosas expresó su sorpresa por la extremada pobreza que vió, y que era "peor que la que se veía en los alrededores de Buenos Aires".

7.3. INFANTERIA DE MARINA.

Corren rumores de que sería levantado el destacamento de Infantería de Marina que tiene asiento en Puerto Stanley. En el mes de Febrero arribará el H.M.S."ENDURANCE" y no saben seguro si trae relevo para los que están actualmate, o si efectuará solamente una simple evacuación.

7.4. COMERCIALIZACION DE MADERA DE USHUAIA.

El asesor agrícola local estaba tratando de traer madera desde URHUAIA. Dijo que había llegado un embarque anterior, a un precio muy bajo, pero que luego lo compró la FIC y lo comercializó a un precio muy elevado similar al de la madera que se trae de Europa.

7.5. ENTREVISTA CON AUTORIDADES JOHNSTON CONSTRUCTION.

El día Viernes 12 de Diciembre me solicitaron una entrevista el Ingeniero CORLETT y el Ingeniero CADMAN, las dos más altas autoridades de la JOHNSTON CONSTRUCTION. Accedí a ella y me manifestaron su gran preocupación por la escasez de cemento y particularmente la de asfalto que tienen. Le dije que esos materiales habían llegado en tiempo, pero que no era culpa mía lo que había ocurrido al impedirse su desembarco, y que creía que ellos debieron haber gestionado un acuerdo. Me dieron a entender que no tienen buenas relaciones con la FIC, pués les obstruyen el trabajo y no pueden lograr apoyo del gobierno local.

Expresaron que si no logra tener asfalto a más tardar en Febrero/Marzo, se paralizarían las obras, pués de llegar más tarde, comienza el mal tiempo y es imposible trabajar. Luego de ello, me consultaron:

Posibilidad de que el A.R.A. "SAN GONZALO" opere en el muelle público: contesté que no era posible por escaso calado y malas condiciones del muelle.

Posibilidad de que el A.R.A. "SAN GONZALO", en el viaje que posiblemente realice en Enero con carga de la Fuerza Aérea Argentina, les traiga 1.000 tambores de asfalto: contesté que no estaba en condiciones de saberlo y sugerí lo gestionaran en el S.T.N. en Bs.As.

Posibilidad de "chartear" un buque del S.T.N.: misma contestación anterior.

Posibilidad de "chartear" otro buque argentino: Contesté que no lo creía posible. NOTA: sugiero impedir esta maniobra pués producirá problemas de "bandera de cortesía" que no se exige a S.T.N. por ser de la Armada.

Si podía asesorarlos con respecto a otros agentes Marítimos que no sean HOOLDER BROS, pués estan descontentos con ellos.

Manifesté mi ignorancia en el tema, y me pidieron que si al llegar a Buenos Aires podía averiguar y escribirles.

APRECIACION PERSONAL. Sugiero:

1º) Accionar para impedir que operen buques que no sean del S.T.N.

2º) Que los elementos para la JOHNSTON CONSTRUCTION le lleguen con demora y "con cuentagotas", pero sin llegar a obligarlos a que adopten una solución heroica, como sería traer un buque especial de otro país (CHILE, BRASIL ó EUROPA).

3º) Exigirles cuando se embarque materiales para ellos, que consigan que "la embajada británica" garantice que no se producirán demoras ó inconvenientes en la operación del buque.

4º) Cuanto más pueda demorarse la pista, será mejor para el país, pués seguiremos operando nuestra propia pista, que es de propiedad privada del gobierno argentino y tenemos poder de decisión en su operación. Al habilitarse la pista inglesa pueden suceder que ocurran inconvenientes, como los que se presentan al operar los buques en el puerto.

7.6. ARRIBO DE BUQUES A PUERTO STANLEY.

Está previsto el arribo del JHON BISCOE para el 24 de Diciembre, del BRANSFIELD en Enero y el H.M.S. ENDURANCE en Febrero.

Asimismo trascendió que llegarán más buques rusos a reabastecerse de agua y 2 "trawlers" alemanes que están pescando en la zona.

8 - ACCION DE LA ESPOSA DEL GOBERNADOR.

Se ha creado una relación de amistad personal entre la Sra JOYCE FRENCH y mi esposa. Ella nació durante un viaje aterior en que viajaron a Stanley el hermano de la misma, Sr. ERIC GREENE y su esposa, que residen en Buenos Aires. Apenas arribamos, la Sra. FRENCH llamó por teléfono al hotel y se puso en comunicación con mi esposa para "tomar café". Allí le comunicó que nos invitaba a comer informalmete al día siguiente (Martes 25 de Noviembre). Llama la atención que lo hizo sin que el suscripto hubiera aún firmado el libro de visitas de la gobernación, hecho completamente inusual.

///.

Durante toda la estadía mi esposa fué invitada frecuentemente a la casa oficial sosteniendo largas conversaciones privadas y sin testigos con la Sra. FRENCH.

Además la invitó a que concurriera sola ó conmigo a su salón de invierno en cualquier momento que lo deseáramos, aún cuando ellos no estuvieran (se ausentaban 3 días al interior), para lo cual dió instrucciones a la servidumbre para que nos atendieran.(nunca usamos esta invitación).

De las conversaciones mantenidas, considero conveniente citar los siguientes puntos, aclarando que todos los temas fueron iniciados por ella:

Casa para el suscripto: Que en Stanley hay una aguda escasez de vivienda, por lo cual no había disponibles, sobre todo porque como la usaríamos periódicamente cuando vinieran buques, no había mucha urgencia. Dentro de unos meses, cuando se vayan los funcionarios de la JOHNSTON CONSTRUCTION, sería más fácil.

Comentario: La señora parecía ó fingía ignorar el requerimiento oficial de radicación del suscripto.

Cocktail ofrecido por la FIC.: Concurrimos invitados a un cocktail ofrecido por la FIC. La señora se acercó en forma evidente a nosotros, permaneciendo más tiempo que en otros grupos de personas.

Luego le comentó a mi esposa que lo había hecho a propósito aún a costa de críticas, para dar evidencia y así lo había dicho en forma pública, de que tenía obligación de atender a los visitantes. Que deliberadamente en esa reunión se puso a conversar en un grupo de personas declaradamente antiargentinos, hasta que uno de ellos preguntó "quién es esa señora desconocida" (por mi esposa), lo que sirvió de pretexto para llamarnos e introducirnos en el grupo. Que todo esto lo hacía para estrechar vínculos lo más posible, lo que no era fácil. Que ellos muchas veces deben cumplir órdenes, al igual que nosotros. Inclusive había previsto invitarnos como huespedes a su casa, pero que luego habían pensado con su esposo que daría lugar a muchos comentarios en la población.

Comentario: De esa presentación en el cocktail, surgió:

1º) Trabé conocimiento con el Sr. JACK ABBOTT, acaudalado residente y muy antiargentino, el cual nos invitó a conocer su casa y a un "drink". Este hecho dió lugar a muchos comentarios en la población.

2º) Oportunidad de conversar con un Sr. CLARK, residente en Inglaterra (Southampton) y que es miembro del Directorio de la compañía que absorbió a la FIC, el que se encontraba en Stanley en visita de inspección.

Cambio de soberanía: Que podría suceder a lo largo de algunos años. Para ello era importante que el MALVINERO comparara las ventajas e inconvenientes entre Inglaterra y Argentina. Que esto último se lo habían dicho a todos. Acotó que conversando con una señora antiargentina acérrima, esta le había dicho que antes de comer una lata argentina moriría de hambre, a lo que ella le respondió que no hanía procedido igual cuando necesitó de los aviones argentinos de L.A.D.E. para salir de las Islas de vacaciones.

Imágen del suscripto en la población: Que era muy bien recibida, que había "entrado mucho" y que mucho tenía que ver esto con el

hecho de pertenecer a la ARMADA, pués la población la relaciona con su propia Armada, a la que considera la "élite" dentro de las FF.AA. inglesas.

Presencia de mi esposa en Puerto Stanley. Le parecía muy conveniente que me acompañara porque estando los dos era más fácil la entrada en muchos círculos, porque en Stanley no se estila invitar al hombre solo. Que muchas cosas podían ser conversadas entre mujeres, a nivel amistoso e informal; era muy distinto que tratarlo entre hombres.

Críticas a un funcionario del Ministerio de RR.EE. Le expresó su desagrado por la conducta poco cortés observada por un funcionario del Ministerio de RR.EE. durante su estadía en Stanley.

Apreciación del suscripto: Teniendo en cuenta que esta señora hace 25 años que actúa en la diplomacia, no creo que estas conversaciones sean espontáneas ni pensadas por ella. Es casi seguro que ha sido orientada en los temas de conversación por su esposo.

Por otra parte, dado que existe tirantez en las relaciones del Gobernador con el representante de la Cancillería en Stanley, (A nivel oficial)Vicecomodoro BLOOMER REEVE), dado los acontecimientos actuales, llama la atención la especial dedicación que desplegaron para atendernos y agasajarnos. Daría la impresión de que desean producir una quiebra en las buenas relaciones que mantengo con el citado Jefe, y al mismo tiempo dar la sensación que los desaires que le hizo no eran a los argentinos, sino a su persona.

CESAR AUGUSTO CASTAGNA
Capitán de Fragata

4.5.6

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

URGENTE

Nº 13 A/76"S".-

Letra JEIN,RIN-.-

BUENOS AIRES, 17 MAR 1976

OBJETO: E/copia oficio AGUR,3ATF Nº 7"S"/976.-

AL SEÑOR:

1) COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES.-
2) JEFE DE OPERACIONES DEL E.M.G.A..-

Para su conocimiento, agregado elevo copia del Oficio AGUR,3ATF Nº 7"S"/976 en el cual nuestro Agregado Naval en la R.O.U. informa sobre futuro arribo de buques de guerra ingleses a MONTEVIDEO.-

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.-

DISTRIBUCION: Cuatro (4) ejemplares.
Ej.01: COOP.
Ej.02: JEOP.
Ejs.03 y 04: Archivo JEIN (Dpto. R.N.I.).-

ARMADA ARGENTINA - ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA - JEFATURA INTELIGENCIA

LUIS ALBERTO FERMANI
CONTRAALMIRANTE DE I. M.
JEFE

ESTADO MAYOR GRAL. DE LA ARMADA
SECRETARIA GENERAL
17 MAR 1976

C.O.N.
Dpto. INTELIGENCIA
ENTRO 22 MAR 1976
Nro. INT. C-5
Jefe Dep. Intelig
Jefe Contra Intel.
Jefe Inteligenc.
Acc. Psicológica
Central Inte.
Contrainteligenc.
Fichero
Archivo
SALIO:

COMANDO OPERAC. NAVALES
Secretaría General
ENTRO 22 MAR 1976
GIRO INTERNO

	Coord.	Dpto.	Archivo
Personal			
Inteligencia	X		X
Operaciones	X		
Logística			
Pl. Est. Op.			
Serv. Armas			
Comunicac.			
Sec. General			
Sec. Privada			
D.N. Comando			
Cons. Guerra			

SALIO: .....

Cdo. de Operac. Navales
MESA [illegible] ADAS
22 MAR 1976
E-9.

Nº 1/76"S".-

Buenos Aires,

Ref.: Nº/ca. Su oficio AGUA 3ATF
7"S"/976.-

Al Señor:

1) COMANDANTE EN OPERACIONES NAVALES.-
2) JEFE DE OPERACIONES DEL E.M.C.A...-

Pase en conocimiento, agregado
elevo copia del Oficio AGUA 3ATF Nº 7"S"/976 en la cual nuestro
Agregado Naval en la N.U. informa sobre futuro arribo de bu-
ques de guerra inglesas a MONTEVIDEO.-

ACONDICIONE: Lo indicado en el texto.-

DISTRIBUCION: Cuatro (4) ejemplares.
Bj.01: COOP.
Bj.02: JEOP.
Bjs.03 y 04: Archivo JEIN (Dpto. N.N.I.).-

Embajada Argentina
Agregado Naval

N.o 7 "S"/976.
Letra: AGUR, 3ATF.

SECRETO

URGENTE

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
SECRETARIA GENERAL
FECHA 12 MAR 1976
N.I. A-0123

MONTEVIDEO, 12 de marzo de 1976.

OBJETO: I/ futuro arribo buques de guerra ingleses a Montevideo.

AL SEÑOR JEFE DEL SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL.

Ampliando lo informado por mensaje GFH 121240 MAR 76, informo que en el día de ayer, 11 de marzo estuvo en Montevideo el Agregado Naval de Gran Bretaña, comunicando a la Armada Uruguaya, la entrada a Montevideo de las siguientes unidades, de las características y en las fechas que a continuación detallo:

1) Permanencia en puerto: (Desde el 20 al 29 MARZ 76).

1.1. H.M.S. ENDURANCE:

Rompehielos A-171.
Desplazamiento: 3.600 Tn.
Eslora: 305 pie.
Manga: 46 pie.
Calado: 18 pie.

Embarcará 44 hombres (probable relevo para Malvinas) que llegarán por vía aérea en la compañía Air France.

2) En visita oficial: (Desde el 22 al 26 MAR 76).

2.1. H.M.S. ESKIMO:

Fragata de propósitos Generales (Turbinas a Gas).
Clase Tribal Tipo 81.
Característica: F-119.
Desplazamiento: 2.300 Tn.
Eslora: 350 pie.
Manga: 42,3 pie.
Calado: 17,5 pie.

2.2. H.M.S. TIDESURGE:

Petrolero de Flota.
Clase Tide.
Desplazamiento: 16.000 Tn. Tonelaje Bruto 13.700 Tn.
Eslora: 583 pie.
Manga: 71 pie.
Calado: 32 pie.

Aclaración 4 Aclaración 3 Aclaración 2

SECRETO

URGENTE

Corresponde a Of. AGUR, 3ATF. Nº 7 "ESC"/976.

3) Entrada a Puerto o Permanencia en la Zona:

H.M.S. STROMNESS: (Desde el 22 al 26 MAR 76).

Buque Logístico de Reaprovisionamiento de Flota.
Característica: "A-344".
Desplazamiento: 16.500 Tn. Tonelaje Bruto 12.359 Tn.
Eslora: 524 pie.
Manga: 72 Pie.
Calado: 25,5 pie.

Se desconoce la procedencia de las unidades mencionadas.

Solicito se me indique sobre la necesidad de información de aspectos particulares, como así también la conveniencia o no de asistir a alguna recepción en que pudiese ser invitado.

DISTRIBUCION: Original: Destinatario - Duplicado: Archivo.

EMBAJADA ARGENTINA EN URUGUAY * AGREGADURIA NAVAL *

JOSE ANTONIO SUPPICICH
CAPITAN DE NAVIO
AGREGADO NAVAL

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
ENTRO: 15 MAR 1976

GIRO INTERNO

N-2		
N-3		
N-4		
SCEM		
JEAN		
JEIM		
SIIN	X	
SICO		
SIEC		
APNA		

SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL
MESA DE ENTRADAS
15 MAR 1976.
A-47

JEFATURA INTELIGENCIA
Dto. RELACIONES NAVALES INTERNACIONALES
Letra: G Nº 7
ENTRO: 15 MAR 1976
SALIO:

FIRMA ..... Aclaración 4

FIRMA ..... Aclaración 3

FIRMA 2

CARACTERISTTCAS

FRAGATA MARINA INGLESA "CHICHESTER" - F 59 - SALISBURY CLASS TYPE 61

Desplazamiento	2350 Toneladas
Eslora	103 Mts.
Calado	15 Pies
Manga	12 Mts.
Cañones doble propósito de 115 mm.	2.-
Cañones antiaéreos de 40 mm.	2.-
A/S Morteros SQUIDD	
Velocidad	25 nudos.
Radio de acción a t/máq.	2300 millas
a 16 nudos	7.500 "
Capac.combustible	2300 Toneladas
Dotación	9 Oficiales - 200 Hombres.
Motores DIESEL en 3/4 máquina	8.-
Hélices	2.-
HP	12380.-

Tiene un tipo particular de radar aéreo.-

Reacondicionada en 1954 - 1958.-

DATOS EXTRAIDOS DEL JANE'S

Es copia
Original Dev.

ARMADA ARGENTINA

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

Buenos Aires, ..19.. de ...Marzo..... de 1976...-

INFORMATIVO PARA: SEÑOR COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES.
SIIN, IM4,4
KCBI

Nº 20 "ESC"/76. Ejemplar Nº ..01.....

ORIGEN: SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL

ASUNTO: Buques de guerra y mercantes británicos en el Río de la Plata.

Informo que este Servicio tiene conocimiento que el día 20 del corriente entrará a Montevideo el Patrullero Polar A-171 HMS. "ENDURANCE" y permanecerá hasta el 29, para embarcar 44 hombres. relevo de dotación Malvinas.

Asimismo en visita oficial permanecerá del 22 al 26 del corriente mes la Fragata F-119 HMS. "ESKIMO" y el Petrolero de 27.000 toneladas HMS. "TIDESURGE".

Es probable también que permanezca en la zona como apoyo logístico el Buque Almacén de 17.000 toneladas HMS. "STROMNESS".

VALOR DE LA INFORMACION: A-1.
DISTRIBUCION: Original: Destinatario - Duplicado: Archivo S.I.N.

ARMADA ARGENTINA - ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA - SECRETARIA INTELIGENCIA - SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL

LORENZO DE MONTMOLLIN
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

C. O. N. Dpto. INTELIGENCIA	
ENTRO	30 MAR 1976
Nro. INT.	K-192
Jefe Dep. Intelig	
Jefe Contr Intel.	
Jefe Intelligenc.	
Acc. Psicológica	
Central Inte.	
Contrainteligenc.	
Fichero	
Archivo	
SALIO:	

CDO. OPERAC. NAVALES DPTO. OPERACIONES			
ENTRO	26 ABR 1976		
CIRO INTERNO	CONOC.	RESOL.	ACCN.
Jefe	X		
Div, Planes			
Div. Operac.			
Div. C.O.C.			
Div. Adiestr.			
Div. Dat. Plan.			
Div. Doctrina			
Div. Ciencs.			
Despacho			
SALIO:			

DEVOLVER SIN NOTA AL S. I. N. CUANDO DEJE DE SER DE INTERES.

A-028-4000-1-970.-

QUEDA PROHIBIDA LA REPRODUCCION TOTAL O PARCIAL DE LO AQUI ACTUADO SIN QUE LA AUTORIDAD SUPERIOR LO AUTORICE EXPRESAMENTE. EN EL CASO QUE UNA AUTORIDAD ORIGINARIA (AH, 114 d) 1º- publ. K.A.2 - RIN) COMUNICARA DE INMEDIATO TAL CIRCUNSTANCIA A LA AUTORIDAD SUPERIOR PERMITA SU REPRODUCCION
NO HACER EXPEDIENTE DEL PRESENTE INFORMATIVO - (Art. 50º c) 1º- publ. K.A.2 - RIN).

ARMADA ARGENTINA

Original derrotto. al S. I. N

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

Buenos Aires,..... de..febrero..... de 197.6...-

INFORMATIVO PARA: SEÑOR COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES.-

SIIN,IM4.4. Nº 16 "BSC"/76.- Ejemplar Nº..01.....

ORIGEN: SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL

ASUNTO: I/característica de buques ingleses.-

Informo que este Servicio de Inteligencia tiene conocimiento acerca de algunas características de los buques ingleses "HMS ENDURANCE", "HMS BRANSFIELD", "HMS JOHN BISCOE y "HMS SHACKLETON", las que ayudarían a una mejor identificación de los buques mencionados, siendo las mismas las que se describen a continuación:

- "ENDURANCE", "BRANSFIELD" y "JHON BISCOE", todas tienen cascos rojos, superestructura blanca y chimeneas anteadas.
- "SHACKLETON" tiene el casco rojo y la superestructura verde pálido.
- "ENDURANCE" se identifica fácilmente mediante el grán número pintado sobre su casco.
- "BRANSFIELD" de 6.000 toneladas de desplazamiento, tiene su superestructura en posición central y es más grande que "BISCOE" y "SHACKLETON".
- "BISCOE" es de tamaño similar a "SHACKLETON" pero tiene su superestructura en posición central mientras que "SHACKLETON" la tiene a popa.

DISTRIBUCION:
Original: Destinatario.-
Duplicado: Archivo SIN.-

I. P. NOTAL:
CFGE Dn. HORACIO P. ESTRADA
CFGE (RS) Dn. ARTURO BRANVIA
INT. NAVAL
ALTE (R) CARLOS A. GONZALEZ

C. O. N.
Dpto. INTELIGENCIA
ENTRO 3 MAR 1976
Nro. INT. K - 76
Jefe Dep. Intelig.
Jefe Contra Inf.
Jefe Inteligenc.
Acc. Psicológica
Contrainteligenc.
Fichero A-028-4000-1-970.-
Archivo

ARMADA ARGENTINA - ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA - JEFATURA INTELIGENCIA - SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL

LORENZO DE MONTMOLLIN
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

DEVOLVER SIN NOTA AL S. I. N. CUANDO DEJE DE SER DE INTERES.

CONFIDENCIAL

SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL

Buenos Aires, ...18...de...noviembre.....de 197.7...

INFORMATIVO PARA: SEÑOR COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES.

SIIN, IM43 Nº 159 "C"/77. Ejemplar Nº 03

ORIGEN: SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL.

ASUNTO: ISLAS MALVINAS: Conferencia de Lord SHACKLETON.

El 28 de setiembre ppdo., se llevó a cabo una conferencia sobre las ISLAS MALVINAS en el "Royal United Service Institute for Defence Studies" de LONDRES, donde hizo uso de la palabra Lord SHACKLETON, Presidente de la Comisión de Estudios Económicos Británicos en 1976.

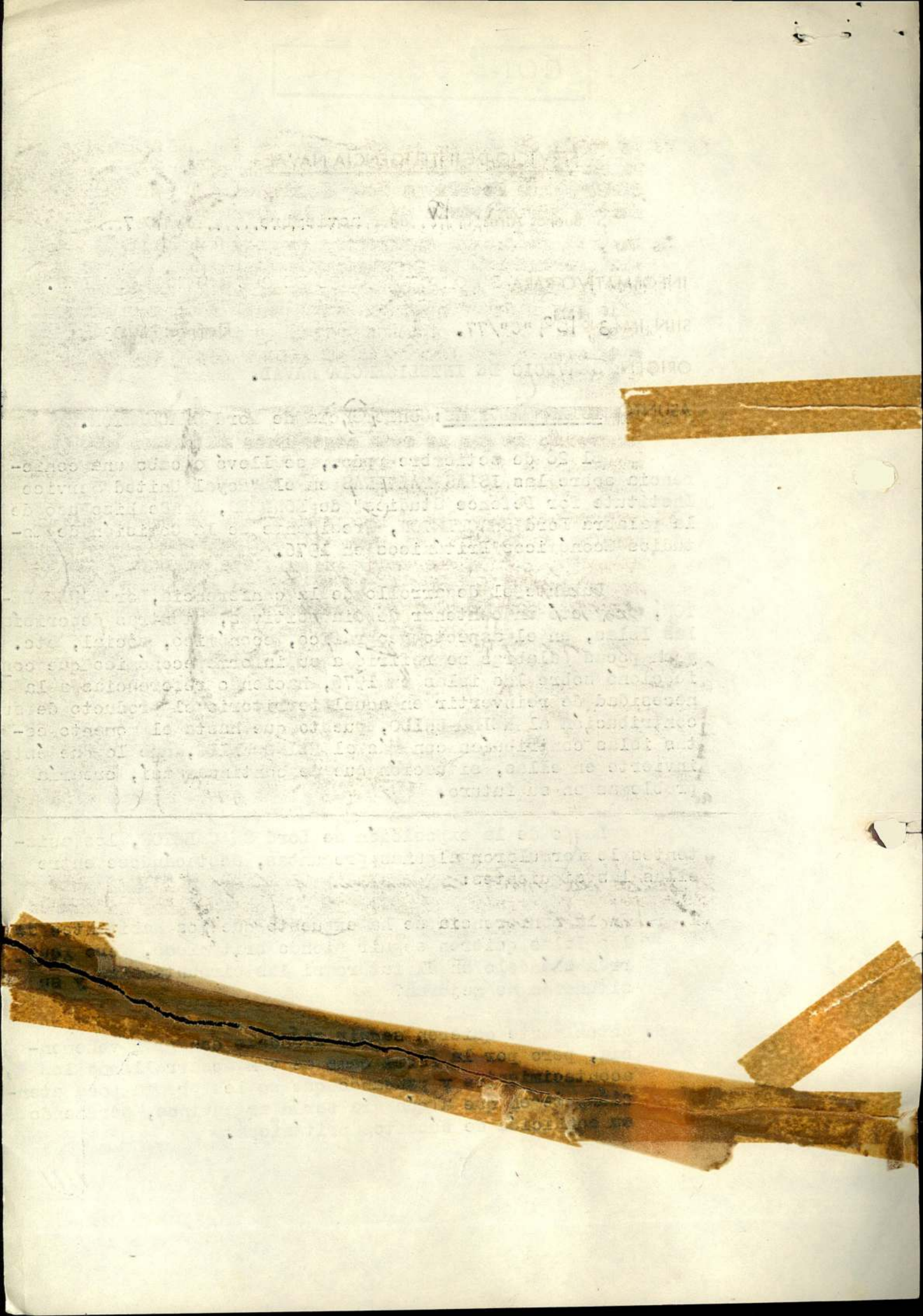
Durante el desarrollo de la conferencia, Lord SHACKLETON, proyectó un centenar de diapositivas, mientras describía las Islas, en el aspecto geográfico, económico, social, etc. y en pocas palabras se refirió a su informe económico que confeccionó sobre las islas en 1976, haciendo referencias a la necesidad de reinvertir en aquel territorio el producto de su contribución al REINO UNIDO, puesto que hasta el momento estas islas contribuían con más al REINO UNIDO, que lo que éste invierte en ellas, situación que de continuar así, crearía problemas en su futuro.

Luego de la exposición de Lord SHACKLETON, los asistentes le formularon algunas preguntas, destacándose entre ellas las siguientes:

1. P. En la conferencia se ha expuesto que los habitantes de las Islas quieren seguir siendo británicos, pero ¿querrán siéndolo en el futuro si las circuntancias y su situación no mejoran?

   R. Actualmente quieren seguir siéndolo con gran vehemencia, pero por la forma como se van desarrollando los acontecimientos y pensando que se les presta poca atención, temen que algún día serán argentinos, perdiendo su condición de súbditos británicos.

////



CONFIDENCIAL

///

2. P. Se habla de planes de colaboración con la ARGENTINA para el desarrollo de aquellas islas. ¿Cree Ud. que es verdaderamente necesaria esta colaboración, aún teniendo en cuenta que entraría en juego la cuestión de la soberanía

R. Para el verdadero desarrollo de aquel territorio sería muy conveniente la colaboración argentina, puesto que por un número de circunstancias el REINO UNIDO no podría sólo actualmente atender debidamente este caso. Ahora bien, el comprometerse a hablar de soberanía al tratar este asunto con ARGENTINA no quiere decir que se le vaya a entregar.

3. P. Tengo noticias de aquellas Islas, de que existe allí la impresión de que se está negociando su futuro sin el consentimiento de sus habitantes, lo que les molesta y preocupa. ¿Qué hay realmente de ésto?

R. La contestación fue embarazosa, dando la impresión de que verdaderamente existen ciertas conversaciones secretas. Y dijo: pueden tener la completa seguridad de que no se tomará ninguna decisión por su espalda y que serían siempre tenidos en cuenta sus intereses.

Como cerrando el tema dijo:"Desde luego lo que hay que comprender, y esto se dice en las recomendaciones del Informe de nuestra Comisión, es que hay que cambiar el estilo de antiguo colonialismo usado en aquellas islas y que ya no va con los tiempos ni las circunstancias. Si queremos que sigan siendo británicos hay que prestarles más atención y ayuda,invirtiendo allí lo que sea necesario para las diversas formas de desarrollo que pueden vislumbrarse y que están siendo estudiadas".

VALOR DE LA INFORMACION: 3
DISTRIBUCION: Ej.01:Sub-secretario de RR.EE. - Ej.02:JEMGA - Ej.03:CON - Ej.04:SGN - Ej.05:SIDE - Ej.06:Jef.II. Icia.EMGE - Ej.07:Jef. II. Icia. EMGFA y Ej.08:Archivo SIN.

ESTADO MAYOR GRAL. DE LA ARMADA
SECRETARIA GENERAL
18 NOV 1977

- ARMADA ARGENTINA -
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
JEFATURA INTELIGENCIA

JORGE DEMETRIO CASAS
CONTRAALMIRANTE DE I. M.
JEFE DE INTELIGENCIA E. M. G. A.

C. O. N.
Dpto. INTELIGENCIA
ENTRO:
Nro. INT.
Jefe Dep. Intelig
Jefe Contra Intel.
Jefe Inteligenc.
Acc. Psicológica
Central Info.

COMANDO DE OPERAC. NAVALES
Secretaría General

ENTRO 23 NOV 1977

Nº y Nº Giro Int.: K-52

GIRO INTERNO

		Conoc.	Facil.	Archivo
Personal	N-1			
Inteligencia	N-2	X	X	X
Operaciones	N-3			
Logística	N-4			
Serv. Armas	S-5			
Salvamento	S-6			
Auditoría	S-7			
Relac. Públicas	S-8			
Sec. Privada				
Sec. General				
Publicaciones				
Cons. Guerra				
Juzgados				

SALIO: .....

MARIO IZAGUIRRE

ESTADO ACTUAL DE LA CUESTION MALVINAS 1972

ESTADO ACTUAL

DE LA

CUESTIÓN MALVINAS

1972

MARIO IZAGUIRRE

Ministro Plenipotenciario
Director General de Antártida y Malvinas

ESTADO ACTUAL DE LA CUESTIÓN MALVINAS 1972

Centro Naval
Instituto de Publicaciones Navales
Florida 801 Buenos Aires
República Argentina

COLECCIÓN OPÚSCULOS

Es propiedad

Derechos reservados

© 1972, por el Instituto de Publicaciones Navales
del Centro Naval, Buenos Aires, Argentina

Hecho el depósito que indica la ley

Primera edición

Octubre de 1972

PRINTED AND PUBLISHED ARGENTINA

IMPRESO Y EDITADO EN LA ARGENTINA

El presente comentario ha sido hecho con total abstracción de los antecedentes de carácter histórico, ya que damos por sentado su conocimiento por parte de los lectores. Asimismo, existe una abundante bibliografía sobre el tema y en ella se encuentran explicados, detalladamente, todos y cada uno de los aspectos históricos.

Estimo, sin embargo, necesario realizar una breve descripción geográfica, la cual nos facilitará introducirnos luego en el tema político.

Las Islas Malvinas tienen una superficie de 11.718 kilómetros cuadrados, a los que deben sumarse los 3.850 kilómetros de las Islas Georgias del Sur y los 300 kilómetros de las Islas Sandwich del Sur; estas dos últimas constituyen las llamadas *Dependencias* de las Islas Malvinas. En consecuencia, la superficie total, actualmente objeto de las negociaciones argentino-británicas, llega a los 15.868 kilómetros cuadrados.

Si observamos el mapa de las Islas Malvinas constatamos un perímetro costero sumamente recortado, abundando las entradas y fiordos. Su relieve es poco accidentado, y en él alternan las llanuras y montañas desgastadas,

de perfiles redondeados, siendo la altura media de las colinas entre 450 y 600 metros.

Las islas carecen de minerales de valor comercial y, en cuanto a su sistema hidrográfico, cuentan con pequeños ríos de escaso caudal. Esto es de suma importancia para el desenvolvimiento económico futuro de las islas, ya que, como es sabido, una de sus principales riquezas naturales radica en las algas, pero para su industrialización se demanda una gran cantidad de agua potable de la que se carece, especialmente en Puerto Stanley.

El clima es oceánico y fresco, siendo su principal característica la persistencia y fuerza de los vientos, entre los cuales predominan los del Oeste, con un promedio anual de velocidad de 27 km. por hora. Casi no existe diferencia de temperatura entre el verano y el invierno, siendo el régimen de lluvias regulares todo el año con un promedio, en Puerto Stanley, de 675 milímetros y una humedad promedio del 80 por ciento. El sol es un visitante ocasional, con un promedio anual de 1.420 horas que resulta menor que en la parte continental. Dichas horas convertidas a días señalan que el sol se ve 59 días y 4 horas por año.

La vegetación es herbácea y demostrativa de las severas condiciones climáticas y de la pobreza del suelo. Los pocos árboles que existen en las islas han sido introducidos por el hombre y crecen en contados lugares y al abrigo de los vientos.

La avifauna regional es rica y variada, encontrándose concentrada principalmente en las islas más pequeñas y en las costas de las islas mayores. El ave característica es el pingüino subantártico y de Sudamérica.

Los mamíferos han sido introducidos por el hombre en distintas épocas. Bouganville introdujo el ganado vacuno y a mediados del siglo XIX se llevan las primeras ovejas, fundamento hoy de la economía regional. Actualmente existen aproximadamente 600.000 ovejas, 11.000 bovinos y 3.500 equinos.

Frente a este poco atrayente panorama geográfico, debemos destacar el total aislamiento en que se desenvuelven las islas. Observando el mapa vemos que la distancia en que se encuentran del Reino Unido es de 12.320 kilómetros, mientras que las cifras que corresponden al territorio continental argentino son las siguientes:

Puerto Stanley-Buenos Aires	1.800 Kms.
Puerto Stanley-Islas de los Estados	554 Kms.
Puerto Stanley-Comodoro Rivadavia	925 Kms.
Puerto Stanley-Río Gallegos	774 Kms.

Ello ha configurado una mentalidad especial entre los habitantes, que propende a vivir de espaldas al siglo XX. Frente a un elevado nivel de vida, con un vehículo cada 1,5 habitantes, nos encontramos que Puerto Stanley carece de una tintorería, así como de un negocio que componga zapatos, debiéndose recurrir a Montevideo en ambos aspectos, con el consiguiente encarecimiento y demora producida por la distancia.

Sobre este desolado escenario, el 2 de enero de 1833 las fuerzas británicas inician la ocupación de las islas y al día siguiente arrían el pabellón argentino que, desde entonces, es reemplazado por el inglés. La gestión diplomática se inicia con una documentada exposición realiza-

da por el entonces Ministro argentino en Londres, don Manuel Moreno.

A partir de ese momento la Cancillería argentina no dejó pasar circunstancia alguna en las que las Islas Malvinas se vieran involucradas, sin que se formulase la correspondiente reserva de derecho. Asambleas internacionales, emisiones postales, así como mención de las islas en documentos oficiales británicos, merecieron la inmediata réplica argentina en salvaguardia del derecho que nos asiste en esa parte del territorio nacional.

Así, al crearse la Organización de las Naciones Unidas, nuestro país formula, en San Francisco, la correspondiente reserva que habrá luego de reiterarse al proceder al depósito de ratificaciones.

La nueva Organización mundial habría, sin embargo, de producir un cambio sustancial en el problema Malvinas. Como se sabe, la Carta de las Naciones Unidas establece la obligación de los Estados Miembros que tuvieran o hubieran asumido la responsabilidad de administrar territorios cuyos pueblos no hubieran alcanzado todavía la plenitud del gobierno, de trasmitir regularmente al Secretario General la información estadística relacionada con dichos territorios. Así, en 1946, el Reino Unido hace circular la información de lo que ellos denominan *Falkland Islands* y sus Dependencias, que en ese entonces incluía también un sector en el Antártico. La República Argentina formula, entonces, la correspondiente reserva, que habrá de repetirse, con ligeras variantes, a través de los años.

En esa situación se llega a la XV Asamblea General que se celebra en 1960, en cuyo trascurso habrá de adop-

tarse la Resolución 1514 denominada DECLARACIÓN SOBRE CONCESIÓN DE LA INDEPENDENCIA A LOS PAÍSES Y PUEBLOS COLONIALES. En ella se concretan dos principios fundamentales:

1º) Libre determinación de los pueblos, y,
2º) Conservación de la unidad nacional y de la integración territorial.

Es interesante analizar, para la posición futura de nuestro país en la Cuestión Malvinas, la importancia de ambos conceptos. La Argentina ha insistido en toda Asamblea o Reunión internacional en la necesidad de salvaguardar la libre determinación formulando siempre la reserva de que existen situaciones especiales que se hace necesario considerar. En efecto, tanto los territorios africanos como los asiáticos han conservado, no obstante el sistema colonial a que se vieron sometidos, su población original. No era éste el caso de las Islas Malvinas, donde la población originaria de las Provincias Unidas del Río de la Plata se vio desplazada por las fuerzas británicas que ocuparon el territorio. Dicha población fue posteriormente reemplazada por otra proveniente del Reino Unido, siendo, en consecuencia, necesario aclarar que las islas se encontraban en la segunda condición que menciona la Resolución: debía resolverse su situación conservando la unidad nacional del territorio del que fueran separados por la fuerza, reintegrándose al mismo.

El primer gran paso hacia la descolonización estaba ya dado. La Asamblea General lo había así comprendido y, mediante la Resolución 1.654 (XVI), dispuso el establecimiento de un Comité Especial de 17 Miembros que, posteriormente, por Resolución 1.810 (XVII) fue amplia-

do a 24 Miembros (año 1962). Dicho Comité Especial tiene la particularidad de no ser un órgano jurisdiccional sino político, y para mejor llevar adelante sus tareas dispuso subdividirse en tres Subcomités, los cuales habrían de analizar la situación especial de 64 territorios no autónomos.

Así, en 1964 el problema de las Islas Malvinas fue incluido entre los temas que habría de tratar el Subcomité Tercero.

A esta altura del debate en el Organismo Internacional, conviene preguntarse qué eran jurídicamente las Islas Malvinas según el enfoque de nuestro país, Gran Bretaña y las Naciones Unidas.

Para la Argentina: las Islas Malvinas eran un territorio que había sido ocupado por la fuerza.

Para Gran Bretaña: las islas constituían una colonia.

Para las Naciones Unidas: era un territorio comprendido en los artículos 73 y 74 de la Carta y que conforme con ello y la Resolución 1.514 (XV) debía ser descolonizado.

Al hallarse ya en la agenda del Subcomité Tercero el problema de las islas, la Cancillería instruye al Representante Permanente ante las Naciones Unidas, quien, por nota del 20 de abril de 1964, solicita al Presidente del Comité de los 24 participar en los debates a que diere lugar el tratamiento del tema Malvinas.

Así, entre el 8 y el 18 de septiembre de 1964 se debate el problema en el Subcomité Tercero, siendo la Argentina invitada a participar en la discusión otorgándosele voz pero no voto.

El 18 de septiembre el Subcomité aprueba, por unanimidad (Bulgaria, Irán, Uruguay, Venezuela, Italia, Costa de Marfil y Madagascar), un informe que luego fue elevado al Comité de los 24, que también lo aprueba. Dicho informe contiene dos aspectos importantes para la posición argentina:

1º) Dispone añadir, entre paréntesis, la palabra Malvinas a continuación de la denominación británica de *Falkland*;

2º) Reconoce la existencia de una disputa entre la República Argentina y el Reino Unido a propósito de la soberanía de las islas.

Finalmente, el Comité de los 24 invita a los gobiernos argentino y británico a entablar negociaciones a fin de encontrar una solución pacífica al problema. Por otra parte, la acción diplomática de nuestro país obtiene que el documento fije que habrían de tenerse en cuenta para dicha solución los INTERESES de los habitantes de las islas y no como trataba el Reino Unido de que fueran los DESEOS los que habrían de orientar la solución.

Este documento tiene especial importancia para la posición argentina, ya que, por primera vez, desde la ocupación violenta de las islas en 1833, un organismo internacional intervenía en el litigio y reconocía en sus documentos la existencia de una disputa de soberanía.

El documento del Comité de los 24 debía ser debatido en la Asamblea General de 1964, pero factores de política internacional hicieron que dicho período fuera totalmente anormal para las Naciones Unidas.

Nuestro país se dirige el 20 de septiembre de 1965 a

Gran Bretaña y la invita a iniciar negociaciones tendientes a la búsqueda de una solución pacífica del diferendo, respondiendo el Reino Unido el 4 de noviembre de 1965 en términos restrictivos, ya que excluía de las negociaciones el aspecto soberanía.

El 18 de noviembre de 1965 la IV Comisión aprueba, por 87 votos a favor y 13 abstenciones y ningún voto en contra, un proyecto de Resolución que, con ligeras modificaciones formales, da luego lugar a la Resolución 2.065 (XX) aprobada por el plenario de la Asamblea General el 16 de diciembre de 1965 por 94 votos a favor, 14 abstenciones y ningún voto en contra.

Por otra parte, en la misma reunión del 18 de noviembre la Cuarta Comisión aprobó un documento relacionado con la denominación de las islas en los documentos de la misma, quedando establecido que:

1º) En los documentos en español las islas se denominarían Malvinas, colocándose entre paréntesis *Falkland*;
2º) En los otros idiomas de las Naciones Unidas habría de colocarse *Falkland* y entre paréntesis Malvinas.

Volviendo ahora a la referida Resolución 2.065, su contenido destaca los siguientes resultados positivos para la posición argentina:

1º) *Soberanía*: Se reconoce la existencia de una disputa sobre ella entre la Argentina y el Reino Unido;
2º) *Competencia*: La Asamblea General se declaró competente para entender en la cuestión.

3º) *Deseos de los habitantes*: Se estableció el reemplazo de SUS DESEOS por SUS INTERESES.

Como es de práctica en la relación internacional, la abstención en una votación no obliga a la Parte, siendo éste el caso concreto de Gran Pretaña en relación con la Resolución antes mencionada. No obstante esa abstención en la votación en la Asamblea General, el 14 de enero de 1966 se da a publicidad un comunicado de prensa relacionado con las conversaciones mantenidas en Buenos Aires entre los Cancilleres Zavala Ortiz y Stewart. En dicho documento ambos ministros coincidieron en proseguir las negociaciones recomendadas tendientes a buscar una solución pacífica al problema de las Islas Malvinas, y el texto de dicho documento es puesto en conocimiento en forma oficial a la Secretaría General de las Naciones Unidas. Así, ambos Representantes, argentino y británico, se dirigen el 9 de febrero de 1966 a la Secretaría, la que luego hace circular entre los Estados Miembros ambas comunicaciones como documentos de la Organización.

La importancia del comunicado Zavala Ortiz-Stewart radica principalmente en dos aspectos:

1º) Gran Bretaña, pese a su anterior abstención en la votación, acepta la validez de la Resolución 2.065, y,

2º) El Reino Unido acepta negociar con la Argentina sobre la base de la Resolución 2.065.

NEGOCIACIONES

Las mismas se inician en Londres en julio de 1966, y tanto el *Foreign Office* como la Cancillería argentina re-

suelven que tengan carácter confidencial. Si bien no permiten vislumbrar ninguna solución positiva, resultan importantes ya que señalan la apertura del diálogo hasta entonces inexistente.

Por otra parte, nuestra Cancillería orienta sus esfuerzos hacia las Naciones Unidas. Dentro de la mecánica de la Organización, la Cuarta Comisión considera el 17 de diciembre de 1966 un proyecto de Consenso que pasa a la Asamblea General, la cual lo aprueba en su sesión plenaria del 20 de diciembre.

La importancia de dicho Consenso radicaba en tres aspectos:

1º) Se insta a ambas Partes a continuar las negociaciones;

2º) Se insta a ambas Partes a lograr, lo antes posible, una solución pacífica al problema;

3º) Se insta a mantener debidamente informados al Comité Especial y a la Asamblea General sobre la marcha de las negociaciones.

La acción diplomática de nuestro país continúa en dos planos distintos: el primero de ellos, en las conversaciones bilaterales argentino-británicas; y el segundo, manteniendo la atención de las Naciones Unidas sobre el problema. En este último aspecto conviene destacar, que el 19 de diciembre de 1967 nuevamente se logra la intervención de las Naciones Unidas, que en su 1.835ª sesión plenaria aprueba un nuevo Consenso que reproduce los mismos términos del mencionado anteriormente.

Las conversaciones continuaron en Londres, aunque por distintos factores las mismas adquirieron mayor len-

titud. No obstante ello, el 21 de noviembre de 1969 los Representantes Permanentes de nuestro país y Gran Bretaña remitieron sendas comunicaciones al Secretario General de las Naciones Unidas, en las que se expresaba que, con el propósito de solucionar en forma amistosa y lo antes posible la disputa acerca de la soberanía de las Islas Malvinas, ambos gobiernos habían acordado que, dentro del marco general de las negociaciones, se llevaran a cabo Conversaciones Especiales con el objeto de convenir medidas prácticas para la realización y promoción de la libertad de comunicaciones y movimiento entre el territorio continental argentino y las islas, en ambas direcciones.

Ambas notas fueron circuladas como documentos de la Organización y el resultado fue que la Cuarta Comisión aprobara, en su sesión del 12 de diciembre de 1969, un documento que fue considerado por la Asamblea General en la sesión plenaria del 16 de diciembre de 1969 dando lugar a un tercer Consenso.

Se llega así a 1970, en cuyos primeros seis meses se intensifican los contactos diplomáticos con el *Foreign Office* a través de nuestra Embajada en Londres, mediante los cuales se acuerda realizar entre el 14 y el 23 de julio una serie de reuniones, cuyo resultado habría de quedar reflejado en un comunicado de prensa dado a publicidad simultáneamente en Buenos Aires, Londres y Puerto Stanley.

En esas conversaciones se consideraron propuestas y sugerencias concretas presentadas, en su totalidad, por la Argentina, tendientes a promover la libertad de comunicaciones, el movimiento de personas en ambas direccio-

nes, el establecimiento de comunicaciones marítimas y aéreas, los servicios postales y de telecomunicaciones, el desarrollo del comercio y la promoción de intercambios culturales, etc.

En ellas se acordó que la segunda rueda de las mismas tendría lugar en Buenos Aires en una fecha mutuamente aceptable para proseguir los contactos en Puerto Stanley.

En el ínterin tienen lugar varios acontecimientos de suma importancia en el desarrollo de la Cuestión Malvinas. Como se recordará, en junio de 1970 tienen lugar en Gran Bretaña elecciones generales, las que llevan al gobierno al Partido Conservador hasta entonces en la oposición, pasando a esta situación el Partido Laborista. Ello hizo que esa primera rueda de conversaciones se desarrollara bajo el signo de la cautela, limitándose el *Foreign Office* a escuchar las propuestas argentinas pero sin responder a ninguna de ellas. Por otra parte, la *Falkland Islands Company*, propietaria del buque DARWIN, que realiza el servicio de carga y pasajeros entre Puerto Stanley y Montevideo con once viajes anuales aproximadamente, anunció su decisión de retirar de servicio a dicha unidad, lo que significaba agravar aún más el aislamiento de las islas, pues éstas quedarían vinculadas al resto del mundo exclusivamente por cuatro viajes al año entre el Reino Unido y Puerto Stanley. Por otra parte, la necesidad de evacuar con urgencia un enfermo de Puerto Stanley que, como se recordará, falleció luego de una intervención quirúrgica, puso de manifiesto la buena disposición de ánimo de nuestras autoridades frente a los isleños, ya que inmediatamente de recibido el pedido de auxilio se des-

plazó un avión con personal médico y elementos para el tratamiento.

El retiro del DARWIN llevó a que el gobierno británico contratara los servicios de una firma consultora con el fin de que realizara un estudio sobre las comunicaciones marítimas y aéreas. Ello hizo que se postergara unos meses la realización de las conversaciones en Buenos Aires, ya que era intención de la parte argentina que se trataran los mismos temas que habían sido expuestos en Londres. De realizar la reunión sin esperar el informe de la firma consultora se corría el riesgo de que las conversaciones quedaran circunscriptas exclusivamente al aspecto documentación personal, ya que se carecía de información sobre el mejor medio de trasporte que habría que adoptar.

Esto llevó a postergar la reunión, la que se inició el 21 de junio para finalizar el 30 de junio, inicialando el 1º de julio ambos jefes de Delegación una Declaración, así como un proyecto de nota a cursarse entre la Cancillería argentina y la Embajada británica cuando ambos gobiernos hubieran aprobado la referida Declaración. Asimismo, se inicialó un proyecto de *umbrella* o *paraguas jurídico* que habría de salvaguardar las posiciones de ambas Partes en todo lo referente a las comunicaciones.

Por la importancia que tiene la Declaración Conjunta, estimo de interés su trascripción textual, procediendo luego a su comentario en aquellos aspectos de mayor interés para el lector. Asimismo, se reproduce el Certificado Provisorio que en la actualidad se otorga a quienes viajan, en ambas direcciones.

1º de julio de 1971.

DECLARACIÓN CONJUNTA

En la ciudad de Buenos Aires, del 21 al 30 de junio de 1971, continuaron las conversaciones especiales sobre comunicaciones y movimiento entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas entre las delegaciones de la República Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, esta última con participación de isleños. Las conversaciones tuvieron lugar dentro del marco general de las negociaciones recomendadas por la Resolución 2065 (XX) de la Asamblea General de las Naciones Unidas y de conformidad con las cartas dirigidas al Secretario General de la Organización por los Representantes Permanentes de ambos países el 21 de noviembre de 1969 y el 11 de diciembre de 1970.

Los delegados llegaron a la conclusión que, sujeto a la aprobación de sus respectivos gobiernos, deberían ser adoptadas las siguientes medidas en el entendimiento de que ellas pueden contribuir al proceso de una solución definitiva de la disputa sobre las islas entre los dos Gobiernos a la que se refiere la Resolución 2065 (XX) antes mencionada.

1) Con el fin de tratar las cuestiones que pudieran surgir en el establecimiento y promoción de las comunicaciones entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas en ambas direcciones, incluidas las relativas al movimiento de personas, las que pudieran presentarse a los residentes de las Islas mientras se encuentren en terri-

torio continental argentino y a los residentes de esta última mientras se encuentren en las islas, se establecerá una Comisión Consultiva Especial constituida por representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores argentino y de la Embajada británica, con sede en Buenos Aires. La Comisión tendrá sus representantes en Puerto Stanley, que informarán a la misma.

2) El Gobierno argentino otorgará un documento, según el modelo anexo, a los residentes en las Islas Malvinas, sin referencia a la nacionalidad, que deseen viajar al territorio continental argentino y que permitirá su libre desplazamiento en él.

El mismo documento emitido por el Gobierno Argentino será el único documento requerido a los residentes del territorio continental argentino para viajar a las Islas Malvinas.

3) Los residentes en las islas serán declarados por el Gobierno argentino exentos del pago de derechos e impuestos y de cualquier otra obligación como resultado de actividades en las islas. Además, los residentes en las islas que se trasladen al territorio continental argentino para prestar servicios en actividades relacionadas con las comunicaciones estarán exentos de impuestos por sus salarios y otros beneficios que reciban de sus empleadores británicos.

El Gobierno británico no demandará el pago de impuestos a los residentes provenientes de territorio continental argentino que presten servicios en las islas en actividades relacionadas con las comunicaciones por sus salarios y otros beneficios que reciban de sus empleadores argentinos.

4) El Gobierno argentino tomará las medidas prácticas necesarias para que el equipaje normal de los residentes en las Islas Malvinas que viajen entre ellas y el territorio continental argentino, cualquiera sea la dirección, esté libre de todo pago de derechos e impuestos.

Los residentes de las Islas Malvinas estarán exentos del pago de todos los derechos e impuestos respecto de sus equipajes y efectos del hogar y automóviles que pasen directamente a través del territorio continental argentino hacia las Islas Malvinas o que pasen a través del territorio continental argentino con destino al extranjero.

El Gobierno británico tomará las medidas necesarias para que el equipaje normal que los residentes en el territorio continental argentino que viajen a las Islas Malvinas o desde éstas al territorio continental argentino esté exento de todo pago de derechos e impuestos.

5) El Gobierno argentino tomará las medidas necesarias para que todo residente en las Islas Malvinas que establezca su domicilio en el territorio continental argentino pueda ingresar, por una sola vez libre de derechos e impuestos, todos sus efectos personales, del hogar y un automóvil.

Igualmente el Gobierno británico tomará las medidas necesarias para que todo residente en territorio continental argentino que establezca su domicilio en las Islas Malvinas pueda ingresar, por una sola vez libre de derechos e impuestos, todos sus efectos personales, del hogar y un automóvil.

6) Los Gobiernos argentino y británico facilitarán en el territorio continental argentino y en las Islas Malvinas

respectivamente, el tránsito, la residencia y las tareas de las personas directamente vinculadas con las medidas prácticas adoptadas para realizar y promover las comunicaciones y movimiento.

7) El Gobierno británico tomará las medidas necesarias para el establecimiento de un servicio marítimo regular de pasajeros, carga y correspondencia entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino.

8) El Gobierno argentino tomará las medidas necesarias para el establecimiento de un servicio aéreo regular de frecuencia semanal de pasajeros, carga y correspondencia entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas.

9) Mientras no se concluya la construcción del aeródromo de Puerto Stanley, el Gobierno argentino proveerá de un servicio aéreo temporario con aviones anfibios entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas para pasajeros, carga y correspondencia. Este servicio será examinado periódicamente a la luz del progreso en la construcción del aeródromo antes mencionado.

10) Ambos Gobiernos cooperarán en la simplificación de las prácticas, reglamentaciones y documentación del transporte marítimo y aéreo, teniendo en cuenta la necesidad de promover y agilizar las comunicaciones.

11) Con el fin de facilitar el movimiento de personas que hayan nacido en las Islas Malvinas el Gobierno argentino tomará las medidas necesarias para exceptuarlas de todas las obligaciones de enrolamiento y de servicio militar.

El Gobierno británico declarará que en las Islas Malvinas no existen obligaciones de enrolamiento para incorporarse al servicio militar.

12) Ambos Gobiernos estudiarán e intercambiarán puntos de vista para facilitar el comercio y para permitir una mayor fluidez en las transacciones comerciales.

13) Los Gobiernos argentino y británico tomarán las medidas necesarias para que las comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas en ambas direcciones sean lo más eficientes y expeditivas posible.

14) Las tarifas para las comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas en ambas direcciones serán iguales a las internas del lugar de origen de las comunicaciones.

15) Los sellos de correo de la correspondencia entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas en cualquiera de las dos direcciones serán cancelados con un sello que se refiera a esta Declaración conjunta. Las sacas de correspondencia serán selladas en forma similar.

16) El Gobierno argentino estará dispuesto a cooperar en los campos de la salud, educacional, agrícola y técnico en respuesta a requerimientos que pudieran formulársele.

El Gobierno argentino tomará las medidas necesarias para obtener plazas en escuelas en territorio continental argentino para los hijos de residentes en las Islas Malvinas y ofrecerá becas que serán anunciadas periódicamente y

cuyo número se decidirá a la luz de los requerimientos locales.

Ambos Gobiernos continuarán su intercambio de puntos de vista en las materias referidas en ese párrafo.

17) Las conversaciones continuarán a través de los canales diplomáticos habituales y la próxima reunión tendrá lugar en Puerto Stanley en 1972.

18) Si cualquiera de los dos Gobiernos decidiera dejar sin efecto las medidas referidas precedentemente, deberá anunciar tal decisión al otro Gobierno con seis meses de anticipación.

Inicialada en Buenos Aires el 1er. día de julio de 1971, por los Jefes de las delegaciones respectivas.

Conocido por el lector el texto de la Declaración Conjunta, pasaré ahora a realizar un breve comentario sobre sus aspectos más destacados.

En primer lugar, hay que recalcar que dichos documentos no constituyen un Tratado, Convenio, Acuerdo u otra forma de compromiso internacional, ya que resultaría inadmisible la firma de un documento de tal tipo con una potencia que ocupa parte del territorio nacional.

En su introducción se señala que en *la ciudad de Buenos Aires continuaron las Conversaciones Especiales*, indicando así claramente dos aspectos importantes:

a) La negociación es permanente y no se interrumpe.

b) Este aspecto de la negociación versa exclusivamente sobre las comunicaciones y, en tal sentido, se denominan Conversaciones Especiales.

Más adelante, y en estrecha vinculación con lo antes mencionado, se expresa que las conversaciones tuvieron lugar dentro del marco general de las negociaciones recomendadas por la Resolución 2.065 (X), o sea, el eje alrededor del cual nuestro país ha centrado las negociaciones. Con ello, el Reino Unido vuelve a reconocer la validez de dicha disposición internacional, aunque, como hemos visto, se abstuviera en su votación.

El punto dispositivo primero de la Declaración establece la creación de una Comisión Consultiva Especial, la que estará integrada por funcionarios de la Embajada británica y de la Cancillería argentina, cuya sede será Buenos Aires y tendrá sus representantes en Puerto Stanley.

Este organismo presenta la ventaja de obviar la protección consular, a la vez que hará efectiva la presencia argentina en las islas.

Respecto a la documentación para viajar en ambas direcciones, la solución ha sido beneficiosa para la posición de nuestro país. En efecto, los isleños no utilizarán su pasaporte cuya aceptación resultaba inadmisible para las autoridades nacionales. Viajarán con un documento expedido por la Argentina, el cual también será válido para ingresar en las islas. Ello obvia la utilización de visa por parte de los residentes en el territorio continental argentino y evita la protección consular para los isleños, cuyos problemas, de presentarse, serán solucionados por la Comisión Consultiva Especial.

Para el tránsito de personas en ambas direcciones, tanto el gobierno argentino como el británico han contemplado la exención impositiva. Dicha disposición incluye

también a aquellas personas que, vinculadas con las comunicaciones, deban residir en las islas o en el territorio continental. Además, el equipaje normal de los viajeros estará libre de cualquier gravamen.

Al llegar al punto 8) de la Declaración se observa que será nuestro país el que se hará cargo de las comunicaciones aéreas, sin reciprocidad, a la vez que el británico tendrá la responsabilidad de organizar el tráfico marítimo entre Puerto Stanley y un puerto del territorio continental. Sobre este aspecto se hace necesario destacar que, para una reducida población como es la de las islas, el tráfico de mercaderías se encuentra en alrededor de las mil toneladas anuales. Lo más importante radica en el trasporte de personas. No debemos olvidar que a partir del 1º de enero de 1972 las islas quedaron vinculadas al mundo exterior únicamente por cuatro viajes anuales del buque danés A. E. S., y que cualquier traslado de personas deberá hacerse exclusivamente por el medio aéreo. De lograr aterrizar un avión tipo Fokker, se podría trasportar en tres horas desde Puerto Stanley a Comodoro Rivadavia la misma cantidad de pasajeros que el buque DARWIN necesitaba cinco días para trasladar a Montevideo.

Queda claramente establecido que hasta tanto se finalice la construcción de la pista, el gobierno argentino estab'ecerá un servicio anfibio, aunque no se especifica la frecuencia del mismo. Nuestro país está en condiciones de enviar hasta un avión semanal entre Comodoro Rivadavia y Puerto Stanley.

Sin embargo, el servicio anfibio no es la solución al problema. Como máximo en cada vuelo se pueden tras-

portar siete personas, siendo sumamente dificultoso el amerizaje y posterior despegue, que debe hacerse con ayuda de jatos dada la poca extensión de la bahía de Stanley.

Los vuelos ya se han iniciado de manera regular, llevándose a cabo a partir de los primeros días de enero dos vuelos mensuales.

Por otra parte y sin tener carácter de vuelo regular se realizaron: un vuelo para evacuar un enfermo, un segundo vuelo para llevar de regreso a Puerto Stanley a los tres habitantes de las islas que integraron la delegación británica en las conversaciones de Buenos Aires y un tercero para trasportar un grupo de funcionarios de la Cancillería y de la Fuerza Aérea que se quedaron once días en Puerto Stanley. Por su parte la Aviación Naval realizó dos vuelos para trasladar un grupo británico interesado en recolectar ejemplares de la fauna malvinense y filmar las costumbres de los animales de las islas.

Uno de los principales inconvenientes que más ha contribuido a desvincular a los nacidos en las islas de los restantes habitantes del territorio continental argentino ha sido el que se los considerara infractores a la ley de enrolamiento y al cumplimiento de las disposiciones sobre servicio militar obligatorio. De ahí la expresa mención a la excepción a las leyes del servicio militar y enrolamiento que se hace en el numeral 11), a la vez que la parte británica expresa que en las islas *no existen obligaciones de enrolamiento para incorporarse al servicio militar.* Para el pueblo británico ambos conceptos van estrechamente unidos y no separados como en nuestro país.

En efecto, como es bien sabido, en la Argentina el en-

rolamiento tiene lugar al cumplir el ciudadano los 18 años y posteriormente es llamado a cumplir su servicio militar. En el Reino Unido el enrolamiento significa el ser incorporado automáticamente bajo bandera y si bien no existe la ley del servicio militar obligatorio, se estimó conveniente la inclusión de una cláusula de ese tipo.

Los puntos 13), 14 y 15) están dedicados a examinar las comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas.

Respecto al tráfico postal, existían en nuestro país disposiciones en el sentido de que toda correspondencia destinada a las islas debía llevar franqueo interno, esto es, como cualquier carta que circulara dentro del territorio nacional. Asimismo, cualquier pieza postal que llevara la denominación *Falkland Islands* debía ser corregida procediéndose a la tachadura de dicha denominación, la que sería reemplazada por la correcta denominación de ISLAS MALVINAS. Asimismo, las sacas de correspondencia en tránsito debían llevar en el exterior una reserva de los derechos argentinos, señalando que su entrega al correo de las islas no significaba un reconocimiento de la ocupación británica en menoscabo de la posición argentina.

Las disposiciones ahora adoptadas son sencillas y permiten una mayor fluidez en el trámite postal sin vulnerar las respectivas posiciones jurídicas.

Se establece, en primer lugar, que las tarifas postales, telefónicas y telegráficas entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino, en ambas direcciones, serán iguales a las internas del lugar de origen de las comunicaciones. Ello, como ya hemos visto, no significa un cambio en la posición argentina, ya que para nuestra administración postal las islas fueron siempre consideradas como

tráfico postal interno y sujetas siempre a las tarifas nacionales. Sí significa un cambio para las islas, ya que al despachar desde allí correspondencia el territorio continental argentino siempre fue considerado como *extranjero* y, en consecuencia, sujeto a la tarifa postal internacional.

La forma que se encontró para el sellado de la correspondencia y expedición de sacas fue sencilla. Un simple sello mencionando la Declaración Conjunta de Buenos Aires que, como sabemos, va unida a las notas reversales llamadas *umbrella* o *paraguas jurídico*. Este solo sello estampado en la correspondencia, así como en las sacas que la trasporta, deja a salvo la posición jurídica tanto del remitente como del destinatario.

Finaliza la declaración señalando que las medidas a que se refiere podrán ser dejadas sin efecto por cualquiera de los dos gobiernos, se refiere al argentino y al británico, con un preaviso de seis meses inicialando, a continuación, los dos jefes de delegación.

El otro documento de importancia, éste sí bajo la forma de nota reversal, es el llamado *paraguas jurídico* o *umbrella* y que establece un *statuo quo* ante, o sea, que nada de lo que se haga o se deje de hacer para favorecer las comunicaciones altera la posición jurídica de las Partes en el litigio.

Resulta de importancia destacar que en esta nota reversal, en su punto 1º), queda claramente establecido *si bien subsiste divergencia entre los dos Gobiernos en cuanto a las circunstancias que deberían existir para una solución definitiva de la disputa acerca de la soberanía sobre las Islas Malvinas.* Lo que antecede deja tácito que la so-

lución en las comunicaciones no es la solución final del problema y que continúa en vigencia la Resolución 2.065 (XX), esto es que lo que debe arreglarse es la disputa de soberanía sobre la cual existen posiciones encontradas.

Consecuencia de la puesta en marcha de la Declaración Conjunta, el 10 de enero del corriente año un buque de E.L.M.A., el LIBERTAD, contratado por la Dirección Nacional de Turismo, ingresó en Puerto Stanley trasportando a su bordo 350 turistas de varias nacionalidades, predominando los argentinos. Ello permitió que gran número de compatriotas pudieran apreciar la realidad isleña, a la vez que los habitantes de las islas establecieran contacto con quienes hasta ese momento les eran totalmente desconocidos.

Por otra parte, ese mismo día también ingresó en Puerto Stanley el yate A.R.A. FORTUNA, el que realizó un viaje de adiestramiento para futuras confrontaciones deportivas, a la vez que de confraternidad.

Ambos acontecimientos, unidos a la apertura en Stanley de la agencia de Líneas Aéreas del Estado y la designación de su representante quien actuará por delegación como integrante de la Comisión Consultiva Especial, han hecho que los primeros meses de 1972 fueran fructíferos en acontecimientos que han de contribuir a un mayor acercamiento y conocimiento entre los habitantes de esas dos partes del territorio nacional.

Finalmente, cabe destacar que varios escolares isleños harán uso de las becas que el gobierno argentino, así como institutos educacionales privados, han ofrecido para que aquéllos puedan continuar sus estudios a nivel secundario o técnico en el territorio continental argentino.

Como conclusión de lo visto anteriormente y los avances logrados, podemos colegir lo siguiente:

I) De la rígida posición británica se ha pasado ahora a una posición más elástica.

II) La primera rueda de conversaciones realizada en Londres en julio de 1970 sirvió para confirmar lo que antecede. La segunda rueda realizada en Buenos Aires sirvió para ratificarlo. La integración de la delegación británica con isleños representativos permitió a nuestro país que se conocieran en las islas, en forma directa, las propuestas argentinas y sus alcances permitiendo vencer algunas resistencias.

III) El proceso de reintegración de las islas al patrimonio territorial argentino será lento ya que habrá que superar muchos obstáculos de orden interno y otros debidos a la formación de los habitantes de las islas. Nuestro país deberá adaptar su legislación al caso excepcional que significará la presencia de isleños en el territorio continental.

IV) Una política dura llevada a cabo durante muchos años por parte de la Argentina ha creado la desconfianza entre los habitantes. Unido a eso, 139 años de ocupación británica han consolidado los vínculos de unión con el Reino Unido y sus instituciones, en especial la Corona.

El trabajo será lento, pero continuo. Demostrar a los habitantes las ventajas de una unión real y efectiva con la Argentina llevará su tiempo, pero no debemos perder de

vista que desde 1965 a nuestros días sólo han transcurrido 7 años y el avance ha sido notable si lo comparamos con la situación que existió entre el 2 de enero de 1833 y el 16 de diciembre de 1965, en que se aprobó la Resolución 2.065.

Si comparamos la situación argentina con la que deben enfrentar otros países con situaciones territoriales conflictivas, podremos valorar decididamente la acción cumplida hasta el presente por nuestra Cancillería y afirmar que no transcurrirán muchos años sin que las Islas Malvinas pasen a formar parte de hecho del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur como lo han sido hasta ahora de derecho.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

Beltramino, Juan Carlos: LA CUESTIÓN MALVINAS. Buenos Aires, 1969.

Comando en Jefe de la Armada: DERROTERO ARGENTINO, parte III, 1962.

Crosby, Ronald: EL RETO DE LAS MALVINAS; EL PLUS ULTRA; Buenos Aires, 1968.

Pereyra, Ezequiel Federico: LAS ISLAS MALVINAS. Secretaría de Estado de Cultura y Educación, 2ª edición, Buenos Aires, mayo, 1969.

Ros, Enrique: LAS ISLAS MALVINAS Y LAS NACIONES UNIDAS; Círculo Militar, Colección "Tiempo Vivo", Nº 2, Buenos Aires, 1966.

Leonardo Impresora - México 2220 - 1972

ANEXO A LA DECLARACIÓN DE BUENOS AIRES DEL 1º DE JULIO DE 1971

A N V E R S O

República Argentina
Certificado provisorio emitido conforme a la Declaración Conjunta de Buenos Aires de 1971.

(Temporary card issued in accordance with the Joint Statement of Buenos Aires of 1971.)

Nº .....

Fotografía (Photograph) 4 x 4	..... **Apellido (Surname)** ..... **Nombres (Fornames)**
..... **Sexo (sex)**	..... **Estado civil (marital status)**
..... **Firma del agente autorizado (Signature authorized agent)**	..... **Lugar de nacimiento (town or settlement)**

..... **Fecha de nacimiento (date of birth)**

....

Otorgado ..... **de 197**..... **Firma del titular**
(Issued ..... **of 197**.....**)** **(Signature of bearer)**

R E V E R S O

1) **El presente certificado provisorio deberá ser exhibido a las autoridades cada vez que se lo requiera.**

2) **El status del titular de este certificado está contemplado en la Declaración conjunta de Buenos Aires de 1º de julio de 1971.**

3) **Para más informaciones y averiguaciones recurra al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. Arenales 761, 3er. piso, teléfonos 32 - 4252 y 31 - 0071, Buenos Aires.**

1) **The present temporary card must be produced to the authorities whenever requested.**

2) **The bearer is covered by the Joint Statement of Buenos Aires of 1st July 1971.**

3) **For further information or inquiries apply to: Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. Arenales 761, 3er. piso, telephones 32-4252 y 31-0071, Buenos Aires.**

COLECCIÓN OPÚSCULOS

☆

7, 8, 9

No.

SECRETO

ARMADA ARGENTINA

DUPLICADO

COMANDO OPERATIVO NAV

INFORME MALVINAS

1968

Cual Es

INDUSTRIA ARGENTINA

SECRETARIA DE MARINA

Nº.....

Letra.....

SECRETO

-I N T R O D U C C I O N-

El presente trabajo, realizado en cumplimiento de una orden verbal del señor Jefe del Estado Mayor del Comando Operativo Naval, consiste en un análisis del status actual de la cuestión Malvinas y la proposición de un cambio en la política a seguir, en base a dicho análisis.

El trabajo ha sido dividido en los siguientes capítulos:

I - ASPECTO ESTRATEGICO:

Si bien no es un aspecto directamente vinculado con el análisis posterior, ha sido incluído a fin de resaltar la importancia del archipiélago para nuestro país y que por sí solo, e independientemente de las razones de soberanía, justifica el esfuerzo material que pueda significar el modo de acción propuesto. Por otra parte, a diferencia del histórico y jurídico, es éste un aspecto poco conocido y sobre el cual existen muy pocos trabajos y ellos muy parciales.

II - LAS ISLAS MALVINAS EN EL MOMENTO ACTUAL:

Este capítulo ha sido confeccionado en base a la información obtenida de las siguientes fuentes:

Información oficial británica de 1966.

Informe Peynemann de 1968.

Información de la Cancillería Argentina.

Información periodística.

Conversaciones con el Sr. Ronald Crosby que permaneció seis (6) semanas en las islas durante 1967.

III - ASPECTO JURIDICO:

Se ha omitido el análisis de los derechos que asisten a nuestro país, así como el aspecto histórico, por existir abundantísima bibliografía sobre el tema.

En este capítulo se mencionan someramente las reclamaciones hechas por nuestro país en los últimos cincuenta años, así como las reservas hechas en distintas conferencias. Se analiza, en cambio, en detalle por su trascendencia y actualidad el tratamiento del litigio por parte de las Naciones Unidas.

IV - CONCLUSIONES Y OBJETIVO PROPUESTO:

De los capítulos anteriores se sacan conclusiones y se propone un objetivo, detallándose además requerimientos y tareas tendientes al logro del mismo.

El aspecto formal deberá ser motivo de un análisis más profundo y con la colaboración de expertos en derecho internacional a fin de evitar que la ejecución pueda vulnerar (y en caso

//..

Nº
Letra
COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA Nº 2

11..

de ser inevitable la vulneración sea mínima) los derechos tradicionalmente sustentados por nuestro país.

PUERTO BELGRANO, 4 de junio de 1968.

HUGO CARLOS TALAMONI
Capitán de Corbeta

Nº ..... Letra ..... FOJA No. 3 ARCHIVO NAVAL COMANDO

CAPITULO I

ASPECTO ESTRATEGICO

CONSIDERACIONES PRELIMINARES.

La importancia estratégica, y más precisamente geoestratégica, de las islas Malvinas parece ser una cuestión poco meditada por aquellos que han tratado este tema, e incluso por muchos Oficiales de Marina. Sin embargo, hace más de dos siglos, el almirante inglés ANSON reconoció que el objetivo perseguido por la Corona al apoderarse violentamente de las islas era de poder contar con "una base estratégica para aprovisionamiento, descanso y seguridad para sus buques en la ruta hacia sus colonias de Asia y Oceanía".

Este hecho merece ser remarcado por dos razones: en primer término para comprender que en el momento actual, en que ese objetivo ha perdido vigencia para Gran Bretaña, este país no puede asignarle a las Malvinas la misma importancia que antaño; y, en segundo término, que la política a seguir por nuestro país debe tener fundamentalmente en cuenta el valor estratégico que estas islas continúan teniendo para nuestra defensa.

Es por ello que se ha creído conveniente incluir este capítulo a fin de mostrar la incidencia de las Islas Malvinas en hipótesis de guerra en el Marco Regional.

CONFLICTO EN EL MARCO REGIONAL.

El profesor Spykman ha dicho que quien domine las tierras marginales del continente sudamericano dominará a éste. De ser así (y de ser válida la afirmación para un sector del continente sudamericano), los conflictos tendrán un marcado predominio de acciones costeras o próximas a las costas, lo cual impone la necesidad de contar no sólo con una fuerza naval acorde con las posibles hipótesis de guerra, sino además con bases próximas a los teatros de operaciones más probables.

En caso de conflicto con Chile cabe esperar que las acciones ofensivas de la fuerza naval enemiga estén encaminadas a:

a- Contribuir a la conquista de Tierra del Fuego y progresando luego hacia el norte.
b- Atacar puntos del litoral sud.
c- Atacar la ruta del petróleo.
d- Atacar nuestro comercio marítimo de ultramar.

Vemos que para enfrentar tales capacidades del Enemigo, la Base Naval Ushuaía y la Base Naval Puerto Belgrano adolecen de serias fallas derivadas en el caso de la primera de su posición que embotellaría a cualquier fuerza naval, dejándola a merced de ataques aéreos desde Punta Arenas, expuesta a las minas, etc.; asimismo cualquier apresto que realizara la fuerza propia sería conocido por el enemigo de inmediato, amén de los riesgos de sabotaje por el crecido número de chilenos que habitan esa zona. Puerto Belgrano en cambio presenta el grave inconveniente de la distancia al teatro de operaciones y los

//..

Nº ..... COMANDO OPERATIVO NAVAL
Letra ..... FOJA No. 4

//..

graves problemas logísticos que esto trae aparejado. Pero al analizar las capacidades del enemigo esto surgirá con más claridad al ver la incidencia que tiene en Islas Malvinas.

a- Contribuir a la conquista de Tierra del Fuego.

Esta capacidad será necesario preverla ya que Chile tendrá particular interés en asegurar la defensa de Punta Arenas y sus zonas petrolíferas allí existentes y que producen el 60% del petróleo empleado en el consumo interno. Por otra parte Punta Arenas, único centro de poder en la zona austral, es necesaria a Chile para el control de los canales y del Drake y le brinda las facilidades necesarias para operar en el Atlántico Sur.

Ante un modo de acción semejante, además de necesitar en Río Grande y Ushuaia tropas de Infantería de Marina especialmente adiestradas en operaciones de baja montaña y zona fría, será necesario contar con una base que nos permita proyectar nuestra acción sobre Punta Arenas, logrando el dominio del mar así como el de los canales fueguinos y apoyar a las fuerzas de Infantería de Marina en el mantenimiento y conquista del territorio e islas adyacentes.

Para estas operaciones no podemos depender de una base como Puerto Belgrano que se encuentra a mil millas. Contar en cambio con Malvinas como base principal del área y Río Grande y Ushuaia como bases secundarias, ambas con fuerzas de Infantería de Marina adiestradas en ese teatro de operaciones y la segunda con lanchas torpederas para combatir en los canales; nos permitiría neutralizar la ventaja chilena de poder contar con Punta Arenas y Navarino.

b- Atacar puntos del Litoral Sur.

Cabe prever aquí que el enemigo accionará mediante fuerzas anfibias con el apoyo de tropas irregulares reclutadas entre los connacionales que viven a lo largo de la Patagonia.

Esta combinación debemos pensar que tendrá mayor probabilidad de éxito que intentar movimientos de tropas por tierra a través de la cordillera en esas latitudes. Esta operación terrestre sería descartada en la región patagónica a menos que el litoral marítimo argentino se encontrara protegido por una fuerza naval propia, estratégicamente apoyada. En tal sentido Malvinas permite un rígido control de la boca del Estrecho de Magallanes e incluso del Pasaje Drake ante cualquier intento chileno de pasar con una fuerza de desembarco al Atlántico.

Con la ayuda de una carta de la zona podemos ver además que haciendo centro en Malvinas y con un radio de 350 millas, el arco resultante abarca toda la costa desde Puerto Deseado a Cabo San Diego, y cualquier punto de esta extensa zona quedaría a medio día de navegación o a una hora de vuelo de una base establecida en las islas.

c- Atacar la Ruta del Petróleo.

Las conclusiones del punto anterior son válidas también para éste, pero aquí debemos prever que el enemigo podrá operar con submarinos o con una fuerza de superficie más importante que la

///...

COMANDO OPERATIVO NAVAL
Nº FOJA Nº 5
Letra

///...

necesitaría si las operaciones del punto anterior se hubieran reducido a incursiones anfibias.

La aviación naval basada en Malvinas estaría en inmejorable posición para operaciones de localización, hostigamiento y destrucción de los submarinos chilenos, que de otro modo exigirían un esfuerzo considerablemente mayor por la distancia entre las zonas en que habrán de operar nuestras aeronaves (boca del Estrecho de Magallanes, Le Maire, Zona E de Isla de los Estados, etc.) y los aeródromos aptos para estos aviones. Al decir aeródromos aptos no me refiero a las pistas cuyas deficiencias pueden resolverse con relativa facilidad, sino a la capacidad para efectuar el mantenimiento de un escalón adecuado a la duración e importancia de las operaciones.

Si en cambio debiéramos enfrentar a una fuerza naval de superficie, ésta deberá descartar el uso del Estrecho de Magallanes por la advertencia que significaría para nosotros y porque estas aguas restringidas la privarían de la libertad de acción necesaria. En este caso contar con una base principal en Malvinas permitiría efectuar operaciones de minado en la boca e interior de Magallanes así como la acción de los submarinos propios, con un esfuerzo sensiblemente menor que el que exigiría usar Puerto Belgrano o Mar del Plata y con un riesgo mucho menor para esas unidades que si operaran desde esas bases o desde Ushuaia.

Cabe suponer que estos riesgos inducirán a Chile a utilizar el Pasaje Drake y en ese caso, tener nuestra fuerza naval en Malvinas nos permitirá flanquear a la fuerza chilena con la consiguiente ventaja táctica.

Debemos señalar además que Malvinas sería muy importante para el caso de una batalla naval ya que su proximidad al teatro de operaciones permitirá que las unidades propias que resultaran gravemente averiadas pudieran regresar a puerto con mucho menor riesgo de que sean hundidas por fuerzas enemigas. Asimismo al ser la acción próxima a la base de operaciones, menor será el riesgo de que la fuerza propia sufra ataques aéreos o submarinos antes de entrar en combate y mayor será la probabilidad de recuperación de sobrevivientes.

Pero con ser éstas, importantes ventajas de Malvinas como base de operaciones no son de ningún modo los más importantes para el caso de acciones navales de envergadura en esta zona austral del Atlántico. Las dos grandes ventajas que ofrece Malvinas para este tipo de acciones son:

1. La fuerza propia contaría con un inmenso portaaviones, la base aeronaval Malvinas, que si bien no podría desplazarse, ocupa una posición privilegiada en dicho teatro que resultaría ideal para las acciones aeronavales a desarrollarse.

2. Si las fuerzas navales del enemigo llegaran a dividirse como consecuencia de esta batalla o por cualquier otra causa, la posición central de Malvinas sería excelente como punto de apoyo de las fuerzas propias para evitar que las del enemigo pudieran volver a reunirse.

////....

Nº .....
Letra .....
COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 6

////....

d- Atacar nuestro Comercio Marítimo de Ultramar.

Si analizamos las rutas de nuestro comercio exterior vemos que casi en su totalidad se dirigen al Atlántico Norte. Sin embargo debemos aplicar aquí lo que dijimos al comienzo del trabajo acerca de prever para el futuro.

Tanto Asia como Africa son para nuestro país importantes mercados potenciales, en particular para nuestros granos, rubro éste que exige gran volumen de bodegas; esto dará lugar algún día a nuevas rutas de importancia, lo mismo que el comercio con los países Latinoamericanos del Pacífico a través de la ALALC u otra organización similar o, incluso en forma independiente; también el progreso de la Patagonia será motivo de un mayor volumen en el cabotaje y buena parte del transporte de ultramar saldrá directamente de sus puertos. Para entonces será una ruta de importancia la que parta de Buenos Aires (a la que se irán incorporando los buques que zarpan de los puertos del sur) y que pasando por el Cabo de Buena Esperanza se bifurque hacia la India y la costa oriental africana. La otra ruta de importancia seguirá una derrota paralela a nuestra costa e irá engrosándose y mezclándose con el cabotaje en el trayecto y a través de Magallanes buscará el Pacífico con destino a los países de la costa occidental de América, Oceanía y Asia.

Esta última ruta en caso de conflicto con Chile deberá suprimirse y el tráfico seguirá la ruta de Sudáfrica o el Canal de Panamá según más convenga, lo cual no ocasiona mayor perjuicio.

También en este caso vemos la importancia que tiene Malvinas desde el punto de vista estratégico. El disponer de ella para la protección aérea o naval de nuestros convoyes nos permite adelantar hacia el Este su base de operaciones casi 400 millas.

Esto no solo sería válido para el futuro sino también para el presente en caso de que el conflicto fuera contra Chile aliada con Brasil, ya que esta hipótesis nos obligaría a desviar nuestras rutas que van al Atlántico Norte las cuales deberían pasar entonces por Sudáfrica. Digamos aquí que en caso de tener que actuar nuestra fuerza naval contra esta coalición también tendría importancia estratégica una base en Malvinas ya que contribuiría a impedir la reunión de las fuerzas navales de ambos países.

Del análisis de las capacidades que le hemos asignado al enemigo podemos resumir que si las Islas Malvinas estuvieran en manos propias tendríamos el control de los tres pasajes interoceánicos: Drake, Magallanes y Le Maire; control que sería aún más estrecho en invierno por el desplazamiento hacia el norte de la barrera de hielos de la Antártida. Asimismo cabe señalar que sería la posición llave del sector austral del continente y por su ubicación geográfica tornaría innecesaria cualquier otra base costera situada al sur del Golfo de San Jorge.

No insistiremos en señalar la ventaja fundamental que representa disponer de una base naval y aeronaval en el lugar neurálgico del teatro de operaciones de un conflicto con Chile, pero en cambio diremos dos palabras acerca de las posibilidades de Malvinas como base naval y aeronaval.

1. Puertos. Dispone de varios puertos naturales aptos

////....

COMANDO OPERATIVO NAVAL
Nº
Letra FOJA Nº 7

////....

para gran número de buques. Sus características los hacen fácilmente defendibles. Puerto Edgar es uno de los más adecuados.

2. Pistas. Disponen las islas de numerosos campos aptos para construir pistas de aterrizaje y además ofrece numerosas caletas suficientemente reparadas como para anevizaje de hidroaviones.

3. Seguridad. Con respecto a una base continental ofrece numerosas ventajas; la más importante es la de no estar expuesta a ataques terrestres, problema crítico en una guerra con Chile. Tomar esta base exigiría una operación anfibia de tal envergadura que para el fuego naval de apoyo solamente requeriría todas las unidades de superficie artilladas que posee Chile. Por otra parte el terreno y en especial las playas son poco aptas para un desembarco.

Hemos analizado hasta ahora la importancia geoestratégica de Malvinas estando en manos propias, pero - debemos descartar la posibilidad de que pase a manos del enemigo?

Este interrogante daría lugar a largas disquisiciones, pero aún a riesgo de omitir alguna cuestión de interés, como por ejemplo el "Status" de Malvinas en poder de Inglaterra durante el conflicto Chile-Argentina, nos limitaremos a hacer un escueto análisis.

Para que Malvinas pasaran a manos chilenas, deberíamos suponer que mediante una operación anfibia, éstos han ocupado las islas. Esto sería posible mediante un considerable esfuerzo de su parte y siempre que las defensas de la misma fueran pobres ya sea por falta de visión acerca de su importancia o por haber perdido nuestro país el dominio del mar.

En este último caso podríamos prever que:

1. Tierra del Fuego habría caído ya casi con seguridad en manos de Chile.

2. La Patagonia, incluyendo Comodoro Rivadavia, quedaría expuesta a la ocupación por parte del enemigo.

3. La fuerza naval chilena iniciaría incursiones anfibias hacia el norte y comenzaría a amenazar gravemente el área focal del Plata y nuestro tráfico marítimo.

Cerrando esta hipotesis diremos que el transcurso del tiempo con la consecuente evolución de las armas, hará perder vigencia a buena parte de las ventajas que asignamos a Malvinas; no obstante, mientras conserve valor el principio de que en última

///...

COMANDO OPERATIVO NAVAL
Nº .....
Letra ..... FOJA Nº. 8

///...

instancia el territorio enemigo hay que ocuparlo, su excepcional valor seguirá manteniéndose; pero quede bien claro que la ventaja de su posición, en manos propias, sólo sería tal en la medida que desarrolláramos allí una verdadera Base Naval y Aeronaval Principal.

PUERTO BELGRANO, 6 de Junio de 1968.

HUGO CARLOS TALAMONI
Capitán de Corbeta

Nº ..... Letra ..... COMANDO NAVAL FOJA No. 9

CAPITULO II

LAS ISLAS MALVINAS EN EL MOMENTO ACTUAL

I - POBLACION

Según el último censo, realizado en 1962, la población total de las Islas Malvinas era de 2.172 habitantes distribuidos en la siguiente forma:

	Hombres	Mujeres	Total
Stanley	520	554	1.074
Otros distritos, Malvinas Orientales.	360	273	597
Malvinas Occidentales	277	183	460
Buques	38	3	41
Total.	1.195	977	2.172

Un cálcule de la población al 31 de diciembre de 1965 indicó que la misma se había reducido a 2.079 personas, de las cuales 1.137 eran varones y 942 mujeres. Si observamos el cuadro de nacimientos y muertes registrados en las islas, podemos determinar que la emigración anual es de un 9% del total de habitantes, cifra extraordinariamente elevada

	1964	1965
Nacimientos	42	52
Casamientos	20	19
Defunciones	13	18

De estos 2.079 habitantes, alrededor de 1.600 son malvineros y, salvo una pequeña minoría son alemanes y algunos chilenos que habitan temporariamente para las faenas rurales, el resto son británicos.

Esta discriminación de la población es conveniente señalarla ya que existe una íntima vinculación entre el origen y la categoría social que el individuo ocupa en Malvinas.

La población se divide en tres clases sociales bien diferenciadas:

a - Clase alta: Compuesta por funcionarios provenientes de Inglaterra y altos empleados de la FALKLAND ISLAND COMPANY.

b - Clase media: Empleados y artesanos en su gran mayoría ingleses de menor jerarquía.

c - Clase baja: Malvineros. Descienden de ingleses pero en general nunca han salido de las islas y, en ellas, no puede aspirar a altos cargos, siendo los únicos casos actuales el capitán del Transporte "DARWIN" y sus hermanos que se desempeñan como administradores de estancias.

COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 10

II - RELIGION

La población de Malvinas es cristiana, con predominio de la Iglesia Anglicana cuyo pastor depende de un obispo con sede en Buenos Aires.

La distribución de la población por cultos es la siguiente:

Iglesia Anglicana	1.400 fieles
Iglesia Baptista	500 fieles
Iglesia Católica	236 fieles

Para el culto católico existe la Iglesia de Santa María, dedicada al culto de Stella Maris.

III- IDIOMA

El idioma de las islas es el inglés al que se le han incorporado algunos vocablos castellanos propios de las faenas rurales y conservados de los pobladores argentinos. Muy poca gente habla nuestro idioma, adquirido en algunos casos por haber estudiado en colegios ingleses de nuestro país.

Hasta hace poco una maestra norteamericana residente en Malvinas, impartía clases de castellano pero por problemas con el Secretario de Educación el curso fué suprimido.

IV - EDUCACION

La educación es gratuita y el gobierno costea los materiales, libros y equipos. En el caso de alumnos internados deben abonar £ 4 por curso lectivo. No obstante ser obligatoria la enseñanza el porcentaje de analfabetismo es elevado, particularmente en la campaña.

Existen actualmente dos colegios, ambos de enseñanza primaria: uno mixto en Puerto Stanley y un internado en Goose Green (Darwin) con 39 pupilos. La enseñanza está a cargo de 31 mastros, 13 de los cuales son maestros viajeros; estos últimos tienen asignados cascos de estancia o casas de ovejeros, en las cuales enseñan durante una o dos semanas y dejan tareas para otras cinco o seis semanas al cabo de las cuales regresan para continuar el curso.

En Puerto Stanley se dictan clases nocturnas para adultos; estos cursos incluyen entre sus asignaturas: inglés, aritmética, teneduría de libros, taquigrafía, mecanografía y manualidades, siendo obligatorios para algunos funcionarios.

Para suplir la falta de escuela secundaria existen becas a los mejores alumnos para estudiar en Inglaterra o en colegios británicos de Montevideo. El número de becarios es de 10 a 12 por año.

COMANDO OPERATIVO NAVAL
Nº
Legº
FOJA Nº 11

Asimismo se acordaron en 1964 dos becas para alumnos primarios que fueron enviados a Dorset a realizar sus estudios, pero estas becas no se repitieron posteriormente.

Es interesante señalar que hasta la Segunda Guerra Mundial existió en Malvinas un Colegio de María Auxiliadora dirigido por hermanas de nacionalidad italiana y alemana. La iniciación del conflicto dió lugar a que fueran obligadas a abandonar las islas, de donde se trasladaron a Punta Arenas.

Por último, existe una biblioteca poco concurrida cuyo material de lectura es exclusivamente en lengua inglesa.

Cabe agregar que pese a la proximidad con el resto del territorio argentino, no se imparten enseñanzas sobre su geografía y los escasos conocimientos que poseen son deformados y se lo presenta como un país primitivo.

V - SANIDAD

A los fines de la sanidad, las Malvinas están divididas en tres departamentos con un hospital, el "KING EDWARD MEMORIAL", en Puerto Stanley, un médico en Darwin y otro en Bahía Fox (Estancia de la F.I.Co.)

El hospital de Puerto Stanley cuenta con 32 camas y servicios de clínica, obstetricia, cirugía y tisiología, atendidos por 2 medicos, 1 partera y 11 enfermeras.

Segun fuentes británicas existe un dentista en Puerto Stanley y otro en la campaña, encargado de recorrer los centros poblados. Segun el informe Peinemann existe un solo dentista que reside en Montevideo y periódicamente se traslada a las islas.

La sanidad local no cuenta con oculista y los enfermos deben ser atendidos en Montevideo.

Tampoco cuenta con médico el Transporte DARWIN que efectúa una línea regular entre Malvinas y Montevideo.

Se mantiene un programa de inmunidad contra la tuberculosis, poliomelitis, difteria coqueluche y viruela. La primera de estas enfermedades ha sido un problema para las autoridades sanitarias y en la actualidad se exige certificado médico a los que arriban a las islas.

VI - TRANSPORTE Y VIAS DE COMUNICACIONES

El medio de transporte mas frecuente en las islas es el Land Rover, particularmente apto debido a la falta de caminos; excepto Puerto Stanley que posee pavimento las restantes vías de comunicaciones son simplemente huellas. En la actualidad hay en Malvinas alrededor de 850 vehículos a motor, la mitad de los cuales se encuentran en Puerto Stanley

Vehículos		Unidades
Land Rovers	-	239
Automóviles	-	159
Camiones	-	77
Motocicletas	-	375

Nº
Letra
COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA Nº 12

Existen además dos hidroaviones monomotor de Havilland Beaver especialmente adecuados para el transporte de pasajeros entre las islas. En 1965 se trasladaron por este medio 2.870 pasajeros y 8.497 libras de carga.

Las comunicaciones entre Malvinas y el exterior sólo se realizan por vía marítima. Este servicio es cubierto por la DARWIN SHIPPING LIMITED, subsidiaria de la FALKLAND ISLAND Co.; para ello cuenta con el DARWIN, buque de carga y pasajeros de 1.800 toneladas, y un buque danés, el M.V.A.E.S.

El DARWIN realiza mensualmente un viaje a Montevideo con capacidad para 40 pasajeros, visita los pequeños puertos de las islas y también Georgias del Sur y, en forma irregular Punta Arenas.

El MV.A.E.S. abastece las islas desde Gran Bretaña y transporta la lana esquilada, para lo cual realiza 4 viajes anuales.

Entre noviembre y abril de cada año es frecuente que toquen Malvinas y Georgias el R.R.S. "SHACKETON" y el R.R.S. "JOHN BISCOE" que operan en la Antártida. Eventualmente llega a Malvinas el Rompehielos H.M.S. "PROTECTOR".

El viaje a bordo del "DARWIN" entre Montevideo y Malvinas dura 5 días y el precio del pasaje de ida y vuelta es aproximadamente de 168 y 140 dolares, segun sea en camarote de 2 ó 4 cuchetas respectivamente. Estando el DARWIN en puerto es posible alojar en él por £ 2 diarias.

VII- FACILIDADES PORTUARIAS

En Puerto Stanley hay 3 muelles:

a - El de la FALKLAND ISLAND Co. donde atraca el DARWIN y el MV.A.E.S.
b - El muelle gubernamental, donde atracan el H.M.S. "PROTECTOR" y otros buques de cierto tonelaje.
c - El muelle especial, donde atraca el resto de los buques y que se encuentra frente al gubernamental.

El puerto cuenta con gruas y se puede hacer agua y conectar teléfono.

Las estancias importantes normalmente cuentan con embarcaderos aptos para la carga de lana en chatones.

VIII-GOBIERNO

El gobierno de las islas es ejercido por un Gobernador designado por la Corona Británica y asesorado por un Consejo compuesto por 2 funcionarios y 4 miembros no oficiales.

Los 2 funcionarios que integran este Consejo Ejecutivo son el Secretario Colonial y el Tesorero Colonial; los cuatro miembros restantes son: dos miembros llamados Miembros Designados y cuya elección es hecha por el Gobernador y sometida a la aprobación de la Corona y dos elegidos por el

Nº
Letra
COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 13

Consejo Legislativo entre los llamados Miembros Escogidos de ese Consejo.

El Consejo Legislativo, a su vez, está compuesto por el Gobernador como Presidente, el Secretario Colonial, el Tesorero de la Colonia, dos miembros independientes designados por el Gobernador y cuatro miembros electos por el pueblo.

Con respecto al Poder Judicial esta integrado por una Corte Suprema con asiento en Puerto Stanley y jueces de Paz con capacidad para atender en casos de delitos menores. Se desconoce la forma en que son designados pero sus integrantes son dueños o administradores de estancias.

Con respecto al Poder Ejecutivo y Legislativo, de su forma de integración resulta evidente que no puede primar la voluntad de la población, sino la del gobierno británico.

IX - ECONOMIA

a - PRODUCCION

Si bien existe ganado vacuno y una pequeña industria que mencionaremos más adelante, se puede considerar que la producción de Malvinas se reduce a la cría de ovejas. El hecho de ser una monocultura tiene especial importancia ya que la vida de las islas depende directamente de las fluctuaciones del mercado internacional de lana.

En la actualidad existen en el archipiélago 34 establecimientos, que producen aproximadamente 5 millones de libras esterlinas y poseen:

Ovinos	-	600.000 cabeza
Vacunos	-	11.500 cabeza
Equinos	-	3.000 cabeza

De las tierras aprovechables 6.000 Km^2., que representan el 60%, pertenecen a la FALKLAND ISLAND Co. en las cuales pasta el 75% del total del ganado ovino de Malvinas.

El resto de la tierra está en manos de 19 terratenientes que no habitan las islas y una parte en reserva de la Corona Británica.

El precio de la lana es en la actualidad de 37 peniques y los expertos estiman que no habrá de aumentar en forma sensible. Si bien la lana en Malvinas es de buena calidad, su costo de producción hace que este precio no resulte retributivo el cual debería alcanzar los 50 peniques para justificar la explotación.

COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 14

De mantenerse el precio actual durante dos o tres años cabe suponer que habrá de llevar a la bancarrota a los establecimientos actuales. Esta circunstancia resulta de capital importancia a los fines de nuestro trabajo; por este motivo entraremos en más detalle sobre el particular.

a.1 Mano de Obra

Debido al costo de transporte la mano de obra no se incrementa durante ~~durante~~ la esquila sino que se mantiene durante todo el año. Los peones son Malvineros y Chilenos y, ultimamente, la escasez de mano de obra ha hecho que fueran enviadas mujeres desde Gran Bretaña para este tipo de faenas. Los chilenos que van a Malvinas no se afincan; son contratados por sueldos sensiblemente más bajos, lo cual ha creado conflictos gremiales entre los estancieros y sus peones malvineros.

a.2 Pasturas

La tierra en el archipielago es pobre y deficiente en calcio. Esto indujo al envío de técnicos británicos quienes aconsejaron el empleo de fertilizante. Estas indicaciones no se aplicaron debidoya que el costo de los fertilizantes sumado al elevado costo de flete hacían antieconómico su empleo.

Sin embargo se estima que es posible el mejoramiento de pasturas, en especial para el ganado vacuno. Este ganado tiene buen aspecto en verano pero desmejora sensiblemente en invierno. No hay aftosa.

a.3 Esquila

Se realiza una sola esquila al año. Esta tarea en los establecimientos bien organizados se realiza en forma eficiente. En los restantes, en cambio, es frecuente encontrar animales con lana de dos o tres año sin esquilar.

a.4 Industrias Subsidiarias

Una forma de paliar el bajo precio de la lana y mantener activa la mano de obra, consistiría en la instalación de lavadero que no existe actualmente en Malvinas. Complementando lo dicho anteriormente conviene señalar que entre 1964 y 1968 el precio internacional de la lana experimentó las siguientes bajas: merino 25%, cruzas finas 40% y lanas para alfombras 60%. El consumo de lana en Inglaterra, solo en 1967 decreció en 9%.

Volviendo a las industrias subsidiarias, sería factible la reactivación del frigorífico. En la actualidad por ser muy bajo el consumo, se esquila también a los capones y cuando son muy viejos se los mata. El cierre del frigorífico se debió a que, siendo su capacidad para 50.000 cabezas, solo se

Nº
Letra
COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 15

faenaban 20.000; esta situación podría modificarse mediante una buena planificación ademas de especial atención a las cruzas y mejoras del ganado.

Es posible también estudiar la posibilidad de aumentar el rendimiento mediante la instalación de una planta productora de jabón.

Las posibilidades enumeradas se verían facilitadas en una gran medida si el tráfico marítimo de Malvinas se incrementara en particular con los restantes puertos argentinos y con la aplicación de fletes preferenciales.

a.5 Posibles puertos de producción

Si bien las posibilidades de las Malvinas son limitadas sería factible la explotación pesquera, de algas y la cría de visones.

En pesca y algas el mayor inconveniente es la escasez de mano de obra y los elevados costos de flete, factores que incidirían en menor medida con la recuperación de las islas. Es oportuno señalar que existirían empresas argentinas, vgr. SORIANO S.A., interesadas en la explotación de algas debido a la riqueza existente y a las facilidades portuarias con que cuenta Puerto Stanley.

b. IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

Con excepción de la carne y de una cantidad limitada de vegetales, bayas y pescado, prácticamente se importaban todos los alimentos necesarios en el archipielago.

El valor de las importaciones y las fuentes de abastecimientos para 1964 y 1965 fueron los siguientes:

VALOR DE LAS IMPORTACIONES

	1964	1965
	£	£
Alimentos	99.738	97.637
Bebidas y Tabaco	43.945	51.962
Materiales crudos, no comestibles excepto lubricantes	48.047	29.695
Combustibles minerales, lubricantes y materiales afines	24.508	20.434
Aceites y grasas animal y vegetal	259	261
Productos químicos	28.843	35.247
Productos manufacturados clasificados principalmente por material	136.073	113.163
Maquinaria y equipo de transporte	87.444	75.379
Artículos manufacturados varios	7.407	89.332
Transacciones varias	82	402
	£ 545.346.-	£ 513.512.-

COMANDO OPERATIVO NAVAL

Es interesante señalar aquí el elevadísimo consumo de alcohol que alcanza a los 120.000 litros anuales y representa un grave problema social, unicamente comparable con el divorcio, que en Malvinas presenta el indice más elevado del mundo.

IMPORTACIONES Y FUENTES DE ABASTECIMIENTOS PRINCIPALES 1965

Item	Valor £	Cantidad	Principales Países Abastecedores	
			Reino Unido	£68.156
Provisiones	87.466	438.Tn.	Argentina	£ 9.346
Bebidas alcohólicas	33.162	27.441 gal.	Reino Unido	£30227
Manufactura del tabaco	12627	13.732 lib.	Reino Unido	£12.486
Manufactura del petroleo	14.742	278 Tn.	Uruguay	£12.212
Manufactura de metales	35.012	---	Reino Unido	£33.713
Vehículos a motor y piezas de repuesto	26.883	---	Reino Unido	£26.883
Ropas	25.719	---	Reino Unido	£25.698
Máquinas y artefactos eléctricos	22.769	---	Reino Unico	£16.267
Madera perfilada y trabajada simplemente	24.490	---	Chile	£21.287

PRINCIPALES PAISES ABASTECEDORES

	1964 %	1965 %
Reino Unido	427.518	386.900
Otras partes del Commonvealth	6.172	9.216
Chile	22.787	22.578
Argentina	21.665	16.684
Suecia	21.592	22.699
Uruguay	18.658	21.286
Alemania	7.128	9.321
Japón	4.561	11.408

EXPORTACIONES

	1964 £	1965 £
Exportaciones Nacionales	1. 049.506.	1.026.253
Re-exportaciones	15.000	11.882

EXPORTACIONES PRINCIPALES
(Destino en ambos años: Reino Unido)

Item	Valor 1964 - 1965	Unidad	Cantidad 1964 - 1965
Lanas	£1.024.502 £1.003.818	Libras	4.840.687 - 5.019.099
Cueros y Pieles	£ 25.004 £ 20.450	cwt	3.124 4.532

COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 17

c - LA FALKLAND ISLAND Co.

Una especial consideración merece esta empresa en nuestro estudio, ya que practicamente es quien controla la economía de Malvinas.

Hemos dichos que el 60% de las tierras aprovechables y el 75% del ganado ovino pertenecen a ella; a estas elocuentes difras debemos agregar:

-Fábrica de bebidas gaseosas, única industria que posee Malvinas.
-Transporte marítimo, mediante el "DARWIN" y el danés M.V.A.E.S. pertenecientes a la DARWIN SHIPPING LIMITED, subsidiaria de la F.I.Co.
-Negocio de ramos generales (almacén, ferretería, tienda, joyería, librería, etc.) cuyas ventas superan las de los restantes negocios de Malvinas reunidos.
-Operaciones bancarias.

Esta empresa, cuyas oficinas están en Londres, está representada en Buenos Aires por la WALDRON S.A. con oficinas en Bartolomé Mitre 427, por intermedio de la cual adquiere productos argentinos (manzanas, queso, manteca, jamón, trigo, etc.); estos productos son enviados a Montevideo y allí embarcados en el "DARWIN" para su transporte a Malvinas.

El grado de vinculación o dependencia de WALDRON S. A. con la FALCKLAND ISLAND Co. debe ser motivo de averiguaciónes que es posible permitan determinar la identificación de la empresa malvinera con establecimientos ganaderos de la Patagonia y Tierra del Fuego, con los cuales se halla también vinculada WALDRON S.A.

De poderse determinar que establecimientos patagónicos y la empresa malvinera dependen de las mismas firmas británicas, se contaría con un valioso elemento pafacilitar la reincorporación de Malvinas al resto del territorio argentino.

X - FINANZAS

a-Gastos e Ingresos

Los gastos e ingresos durante los años financieros 1962 a 1965 fueron los siguientes:

	Ingresos		Gastos	
	Común	Total	Comunes	Totales
Año	£	£	£	£
1962-63	293.531	293.712	301.725	337.361
1963-64	286.046	286.543	316.514	350.309
1964-65	406.327	413.300	342.221	387.095

Los puntos principales de ingresos y gastos son los siguientes:

COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 18

I n g r e s o s

	1962-63	1963-64	1964-65
	£	£	£
Aviación	10.510	9.542	9.304
Aduanas	25.518	25.754	
Contribución a las Dependencias para los gastos de la Administración Central	10.000	10.000	10.000
Electricidad	23.029	24.266	27.080
Intereses	27.402	23.934	23.029
Ingresos Internos	130.219	128.823	213.603
Correos y Telecomunicaciones	28.366	25.893	38.160

G a s t o s

	1962-63	1963-64	1964-65
	£	£	£
El Gobernador	8.287	7.632	7.989
Aviación	13.611	12.859	18.708
Aduanas y Puertos	9.510	10.722	10.043
Edueación	39.533	44.204	44.178
Sanidad	34.973	35.590	36.669
Varios	32.733	31.041	47.286
Pensiones y Gratificaciones	9.065	11.892	13.299
Policía y Prisiones	4.663	5.592	5.609
Correos y Telecomunicaciones	46.010	45.431	48.724
Energía y Electricidad	16.749	16.766	17.261
Obras Públicas	14.821	17.997	18.239
Secretaría y Tesorería			
Bienestar Social	7.417	7.505	6.307
Gastos Especiales incluyendo Desarrollo Colonial y Proyectos de Bienestar Social	35.636	33.795	44.874

b - Impuestos

Las siguientes son las escalas de impuesto a las utilidades para los años 1964 y 1965:

Compañías:	5s.9d. por £ (porcentaje uniforme)	
Individuos:	Hasta £ 150	Nada
	Por las £100 siguientes	1s. por £
	Por las £200 siguientes	2s. por £
	Por las £250 siguientes	2s.6d. por £
	Por las £250 siguientes	3s. por £
	Por las 1.050 siguientes	3s.6d. por £
	Por las £4.000 siguientes	4.s.6d. por £
	Excediendo las £6.000	5s.0d. por £

Estaban en vigencia las siguientes asignaciones:

Persona casada: £ 130
Niños menores de 16 años: £ 100 por cada uno
Niños que reciben educación full-time en el exterior: £ 125 C/u.
Ingresos ganados: £ 50

COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 19

Seguro o contribuciones al fondo de pensiones: Prima o contribuciones (Máximo 1/6 del ingreso total después de deducir la comprensación p/ingreso ganada).

Ingresos recibidos durante 1964-65:

Compañías £ 123.923; individuos £ 41.527

c - Monedas y Operaciones Bancarias

El papel legal de la colonia es el papel moneda del Gobierno de las Islas Malvinas de £ 5, £1 y 10s. y monedas británicas. Al 31 de diciembre de 1965 la emisión de papel en circulación era de £ 110.346.

No hay bancos comerciales en Malvinas pero la Tesorería remite fondos al exterior mediante el pago de una comisión del 1%. Un servicio similar es proporcionado también por la Trading Company Limited de las Islas Malvinas y la Sucesión Louis Williams, que operan las agencias de Lloyds Bank Limited y Hambros Bank respectivamente.

Los depósitos en Bancos de Ahorro del Gobierno ascendían a £1.179.017 al 30 de Junio de 1965 y el número de cuentas abiertas de depositantes era de 1.850. En la misma fecha de 1964 los depósitos totalizaban £1.154.065 y el número de depositantes era de 1.835. El interés sobre el dinero en depósito se pagaba en una escala del 2.½ anual.

XI - COSTO DE VIDA

El standard de vida en Malvinas es elevado y los pobladores no tienen donde gastar lo que ganan, salvo el caso de los peones chilenos. Es frecuente que familias británicas se instalen en Malvinas por algunos años para formar un pequeño capital y regresar luego a su país.

La carne de carnero es la dieta principal; se la envía a las casas de familia de Stanley dos veces por semana y se la provee regularmente a los empleados de las granjas, si bien en algunas granjas se usa eventualmente la carne de vaca en los meses de invierno. El menú típico del Malvinero común durante cinco días a la semana consiste en repollo, papa hervida y asado de cordero. Papas, nabos, zanahorias, chirivía, rábanos, lechuga, repollo, coliflores, berro, perejil, porotos y habas crecen fácilmente y la mayoría de los dueños de casa cultivan los artículos destinados a su propio consumo, puesto que existe poca oportunidad de adquirir vegetales frescos que se cultivan en la localidad. Los tomates y los pepinos se cultivan bajo vidrio, y la grosella blanca, la frambuesa, la grosella roja y las frutillas se cultivan en el exterior. Cuando hay disponibles, los ve-

getales que se cultivan en la localidad se obtienen al precio de 6d. a 9d. por libra, y los vegetales frescos importados de Montevideo se ofrecen a precios que oscilan entre 9d. a 1s.6d. por libra. Puede obtenerse también fruta fresca de Montevideo a precios que fluctúan de acuerdo con la escala de cambio del peso uruguayo.

Hay un solo hotel en Stanley cuyos cuartos con pensión completa se alquilan a £6.15s.0d. por semana. Muchos dueños de casa toman huéspedes por £5 a £6 por semana. Los alquileres por casa amueblada varían de £8 a £17.10s.0d. por mes. Pueden alquilarse casas no amuebladas desde £6 por mes. El gobierno provee normalmente alojamientos con amoblamiento básico para sus oficiales casados en ultramar con alquileres que oscilan de £5 a £17.10s.0d. por mes de acuerdo con las condiciones de la propiedad y con el número de cuartos disponibles. La escasez general de viviendas hace difícil adquirir una casa sin ocupantes.

La tabla que se da a continuación muestra los precios aproximados de los artículos más importantes prevalecientes al 31 de diciembre de 1965 comparados con los dos años anteriores:

	Unidad	1963	1965
Pan	2 libras de hogaza	1s. 6d.	1s. 9d.
Manteca (Import.)	1 libra	4.s.4d.	5s. 2d.
Margarina	"	2s. 0d.	2s. 2d.
Café	"	5s. 7d.	6s. 3d.
Té	"	5s. 7d.	5s. 5d.
Huevos	Docena	5s. 0d.	5s. 0d.
Harina	libra	7d.	6d.
CARNE			
Carnero	libra	7d.	7d.
Tocino	"	6s.10d.	7s. 0d.
Vaca	"	6d.	6d.
Jamón	"	6s. 9d.	6s.10d.
Leche	Pinta	9d.	9d.
Jalea	Lata de 2 libras	2s.10d. a 5s. 9d.	1s.10d. a 5s. 8d.
Azúcar	Libra	1s. 4d.	1s. 0d.
VEGETALES			
Cebollas (import.)	"	1s. 0d.	8d.

Nº
Letra
COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 21

////....

Papas (import.)	Libra	9d.	9d.
FRUTA SECA			
Pasas de corinto	"	2s. 6d.	2s. 4d.
Grosellas rojas	"	2s. 0d.	2s. 4d.
Pasas de uva	"	2s. 9d.	2s. 7d.
Avena p/porridge	Paquete Gde.	4s. 9d.	5s. 1d.
Cereales	paquete	1s. 9d. 3s. 3d.[a]	2s. 5d. 4s. 3d.[a]
Cigarrillos	50	3s. 9d. 5s. 2d.[a]	3s.10d. 4s. 6d.[a]
Tabaco	Libra	20s.0d. 32s.10d.[a]	31s.7d. 34s.0d.[a]
ALCOHOL			
Whisky	Botella	24s.11d. 29s.10d.[a]	36s.0d.
Brandy	"	23s.10d. 32s.10d.[a]	35s.7d.
Gin	"	20s.10d. 21s. 6d.[a]	32s.2d.
Cerveza	Doc. de Bot. chicas	14s. 8d. 20s. 6d.[a]	17s.0d. 20s.6d.[a]
Parafina	Galón	4s. 0d.	5s.2d.
Petróleo	"	4s. 6d.	5s.3d.
Electricidad	Unidad	4½d.	4½d.

TABLA DE CONVERSION AL 4/VI/68

1 Libra: 20 Chelines

1 Chelín: 12 peniques

1 libra	$ 835
1 Chelín	$ 41,80
1 penique	$ 3,60

////...

COMANDO OPERATIVO NAVAL
Nº ..... FOJA No. 22
Letra .....

///...

A continuación se da un índice de los precios promedio de algunos items al 31 de diciembre de 1965:

Ropa de hombre:	Traje	£ 14
	Sobretodo	£ 10
	Pantalones	£ 3.10s.0d.
	Chaleco	£ 7
	Camisas	£ 1.15s.0d.
	Zapatos	£ 3.5s.0d.
Ropa de mujer:	Traje	£ 11
	Tapado	£ 11
	Vestido (lana)	£ 6.10s.0d.
	Pollera	£ 3.10s.0d.
	Zapatos	£ 3

Muebles, artefactos y accesorios para el hogar son importados y en general provienen del Reino Unido y como resultado de los gastos de flete y acarreo, son proporcionalmente superiores a los artículos similares en el Reino Unido. Debido a que no hay impuesto a las adquisiciones y las tarifas aduaneras sólo se aplican al alcohol, al tabaco y a los fósforos, los items suntuarios importados se obtienen a precios generalmente inferiores a aquellos que rigen en Gran Bretaña y en otros países.

Los vehículos a motor británicos son importados y vendidos a precios similares a los del Reino Unido, siendo los precios de fletes relativamente altos equilibrados en gran parte por la falta de impuestos a la importación y de impuestos a las adquisiciones.

Un importante item en la economía doméstica es la turba, el único combustible de producción local. Un camión lleno (aproximadamente 12 yardas cúbicas) cuesta 65 s. y el abastecimiento anual promedio es de 12 a 20 cargas de acuerdo con el tamaño de la casa y el número de habitaciones a ser caldeadas. Muchas personas cortan y amontonan su propia turba y sólo tienen el gasto del transporte desde los bancos de turbas. Como los depósitos de turba cerca de Stanley se han agotado es necesario abrir bancos nuevos más allá y el costo del transporte ha aumentado de más o menos 25s. a 30s. por carga.

XII - RELACIONES LABORALES.

En Malvinas no hay desocupación. Los obreros están agrupados en una central obrera, la Federación de Trabajadores, que cuenta con 550 afiliados y cuya máxima autoridad es el Capitán Richard Goss que simultáneamente es Jefe de la Fuerza de Defensa de las Malvinas.

Esto que parecería un contrasentido en otra sociedad aquí, aparentemente, no lo es y la Federación habría logrado importantes conquistas salariales para sus afiliados.

Se tiene información de la existencia de otra central obrera pero que solo contaría con 20 afiliados.

XIII - INFORMACIONES.

////....

COMANDO OPERATIVO NAVAL

Existe un periódico mensual mimeografiado, la "Falkland Islands Monthly Review", cuyo material es muy pobre y se reduce a informaciones locales de carácter general y notas sociales. Esta publicación aparece el primer lunes de cada mes.

La radio local irradia diariamente tres programas locales en los siguientes horarios:

0900 a 1100
1200 a 1300
2030 a 2200

Luego conecta con la BBC de Londres que transmite en ese horario noticias, comentarios e informaciones deportivas.

El servicio radial de Malvinas está controlado por una comisión ad-honorem con un secretario a sueldo.

Según la información recogida, las emisiones en inglés hechas para Malvinas por radios argentinas, vgr. Río Gallegos, se reciben muy mal, razón por la cual la población no se preocupa por sintonizar estos programas.

XIV - TELECOMUNICACIONES.

La Oficina General de Correos está situada en Stanley y tiene siete subsidiarias bajo su control - una en Fox Bay, una en Georgia del Sud en las Dependencias y cinco en el Territorio Antártico Británico. Stanley es el principal centro de recepción y de distribución del correo de ultramar. Se maneja anualmente alrededor de 16 correos que entran y salen, todos ellos son recibidos o despachados por vía marítima a Montevideo o Punta Arenas. Además, existe ocasionalmente oportunidad de enviar correo directo a y desde el Reino Unido por mar. No existen conexiones aéreas internacionales con el continente sudamericano; el correo para el exterior es llevado a Montevideo o a Punta Arenas por mar y desde allí por avión. La distribución de cartas entre Stanley y las poblaciones granjeras distantes se efectúa por medio del servicio aéreo de propiedad del gobierno, siendo el correo más pesado enviado por mar o a través del país por Land Rover y a caballo.

Las telecomunicaciones de larga distancia son operadas por la estación de radiotelégrafo de Stanley con comunicaciones diarias con Londres, Oslo, Montevideo y Buenos Aires. Esta estación mantiene también comunicaciones diarias con Fox-Bay, Georgia del Sud y con buques que se encuentran en el área. No existe servicio telefónico de larga distancia.

Las comunicaciones internas de las Islas Malvinas son operadas por medio de una red de radio teléfonos y por teléfono de línea terrestre. La central telefónica está situada en Stanley y la mayoría de las estaciones ovejeras del Este tienen sus propias líneas conectadas con la central. En las Malvinas Occidentales los teléfonos convergen

Nº
Letra
COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 24

////...

en Fox Bay, donde hay una estación telegráfica y de radio teléfono para el tráfico inter-isla.

Las comunicaciones con las bases científicas británicas en la Antártida se mantienen por medio de la estación telegráfica del Relevamiento Antártico Británico, situada también en Stanley

XV - FUERZAS ARMADAS.

Hay discrepancias entre la información de fuente británica y la proveniente de observadores. Según la primera, que no especifica número de efectivos, la Fuerza de Defensa estaría formada por voluntarios adiestrados por personal de la Infantería de Marina Real. Según otras fuentes, esta fuerza estaría compuesta por 30 ó 40 infantes de marina británicos que anualmente son relevados y regresan a Inglaterra. Dicho personal se hallaría a disgusto en Malvinas.

XVI - POLICIA.

La fuerza policial está integrada por un Jefe de Policía, que se desempeña también como Inspector de Sanidad y funcionario de Inmigración, un sargento y cinco agentes.

Existe una pequeña cárcel, a cargo de la misma fuerza policial. Los delitos son poco frecuentes en Malvinas.

XVII - ESPARCIMIENTOS.

Los deportes que cuentan con mayores adeptos en Malvinas son el tiro con rifle de poco calibre, el fútbol y las carreras de caballos.

La práctica de tiro se realiza principalmente en invierno en el Drill Hall; anualmente se realizan competencias y en algunas oportunidades se han enviado representantes a Bisley, Inglaterra, para intervenir en concursos coloniales.

La práctica del fútbol adquiere interés por los partidos que suelen organizarse entre equipos de Puerto Stanley y de los buques que llegan al Archipiélago.

Las carreras de caballos cuentan tambien con muchos adeptos y se realizan en Darwin y en los principales establecimientos de las Malvinas Occidentales.

Es común también el juego de dardos, billar y pesca. Esta última se realiza entre septiembre y abril en los riachos donde pueden obtenerse truchas marrones.

En la Municipalidad se dan funciones cinematográficas los días domingos; las películas provienen de distribuidoras británicas y de la Oficina de Informaciones de Londres. También semanalmente, pero sólo en los meses de invierno, se llevan a cabo bailes en la Municipalidad.

En 1965 existía un incipiente grupo de teatro vocacio-

////...

COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 25

///....

nal, aunque sin mayor trascendencia, el cual montó una obra y una pantomina.

Debido a la baja temperatura del agua de mar, son muy pocos los Malvineros que saben nadar. Se creó un fondo en 1965 para la construcción de una pileta mediante suscripción publica y apoyo del gobierno, pero hasta la fecha no se ha concretado.

XVIII - PERSONAS DE INTERES.

JACK GOULD: Pastor Anglicano, habla castellano y está casado con una argentina descendiente de escandinavos, cuya familia vive en Buenos Aires.

DOMINGO O'SULLIVAN: Empleado público, habla castellano y cursó estudios en un colegio salesiano de Bernal.

KENNETH BOTTEN: Habla castellano.

Mr. CAMERON: Habla castellano, estanciero.

Mr. BONNER: Estanciero, habla castellano y uno de sus hijos cursó estudios en el Colegio Saint George de Quilmes.

Dr. SLOSSER: Actual director del King Edward Memorial Hospital.

Mr. ASCAR: Actual Gobernador de Malvinas, reemplazó a Arrowsmith en esas funciones.

Mrs. LEONARD: Maestra, norteamericana, impartía clases de castellano a 30 adultos, utilizando libros y discos de la BBC de Londres.

ALBERT CLIFTON: Lechero, malvinero, se lo señala como jefe de un incipiente grupo político cuyo objetivo es la defensa de los intereses de los nativos frente a los ingleses. Habría demostrado interés en un acercamiento a nuestro país.

RONALD CROSBY: Veterinario argentino, de Luján, permaneció 6 semanas en Malvinas asesorando a un establecimiento ganadero.

NORBERTO PEINEMANN: Ingeniero agrónomo, de Bahía Blanca, realizó un viaje de estudio al archipiélago en febrero de este año. Vinculado con la Base Naval Puerto Belgrano.

ALEJANDRO NESVIGINSKY: Realizó arreglos para la visita al archipiélago de periodistas argentinos de la revista "7 DIAS".

GERALD BRIGGS: Malvinero nacido en Argentina. Afecto a la bebida.

XIX - INGRESO A MALVINAS.

///...

SECRETARIA DE MARINA

Nº .....
Letra .....

COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 26

////....

Existe información acerca de que el ingreso a Malvinas debe ser avalado por un poblador. Sin embargo esta exigencia no se concretó en el viaje del Ingeniero PEINEMANN.

Para viajar desde Buenos Aires hay que gestionar la visa en la Embajada Británica; las gestiones demoran alrededor de dos meses y en el caso del Ingeniero PEINEMANN, alemán radicado en la Argentina a los 3 años de edad y profesor en una Universidad estatal, no le hicieron ningún tipo de preguntas. Se estima que para el caso de un argentino nativo el trámite puede ser más complicado.

PUERTO BELGRANO, 6 de junio de 1968.

HUGO CARLOS TALAMONI
Capitán de Corbeta

Nº
Letra
COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 27

CAPITULO III

ASPECTO JURIDICO

Teniendo en cuenta que los antecedentes históricos, así como la reclamación de Moreno y las que le sucedieron durante el siglo pasado, han sido tratados con sumo detenimiento por numerosos autores; omitiremos este aspecto y solo enumeraremos las reclamaciones o declaraciones posteriores, para ocuparnos luego con todo detalle del tratamiento del tema en la Organización de las Naciones Unidas.

I - RECLAMACIONES Y DECLARACIONES.

En lo que va del presente siglo la reafirmación de nuestros derechos de soberanía sobre las islas Malvinas han sido numerosos, siendo los más trascendentes los siguientes:

1919 - El Ministerio de Marina, de acuerdo con la Cancillería, resolvió "que las estaciones radiotelegráficas de la zona marítima argentina" no aceptaran despachos con destino a Malvinas. Esta medida fué revocada en 1928.

1925 - Cambio de notas entre nuestro gobierno y el de Gran Bretaña por la instalación de una estación de radio argentina en Orcadas, objetada por el gobierno inglés.

1933 - Prohibición a las representaciones diplomáticas argentinas de visar pasaportes británicos a los nacidos en Malvinas.

1933 - No aceptación de correspondencia británica que llevase estampillas emitidas en celebración del centenario de la ocupación de Malvinas.

1939 - Reserva argentina en la Reunión de Consulta de Panamá respecto a los derechos de nuestro país sobre Malvinas, al fijarse la Zona de Seguridad Continental.

1940 - Reunión de La Habana, similar reserva que en 1939.

1947 - Conferencia de Río de Janeiro, similar reserva.

1948 - Conferencia de Bogotá, similar reserva.

1954 - X Conferencia Interamericana, similar reserva.

1964 - I Conferencia Interamericana Extraordinaria, similar reserva.

II - TRATAMIENTO EN LA O.N.U.

Al incoporarse nuestro país a la Organización de las Naciones Unidas entró en juego la situación jurídica de las Islas Malvinas. En efecto, Gran Bretaña interpretó que el archipiélago quedaba encuadrado en las disposiciones del

///...

inc. e) art. 73 de la Carta, que fija la obligación de las potencias administradoras de territorios no autónomos de informar a las Naciones Unidas sobre su situación. En consecuencia, comenzó a enviar a la Organización informes sobre las condiciones económicas, educativas y sociales, que más adelante completó con información de carácter político-constitucional.

Por su parte nuestro país formulaba anualmente sus reservas de soberanía a la Asamblea General al debatirse las cuestiones sobre Territorios No Autónomos.

En 1960, la XV Asamblea de las Naciones Unidas adoptó prácticamente por unanimidad una resolución, la Nº 1514, sobre la concesión de independencia a los países y pueblos coloniales, con la que se inicia una nueva época, no solo en el órden político, sino también en el institucional respecto de los territorios no autónomos.

Los párrafos 1º y 6º de dicha resolución establecen:
"La sujeción de los pueblos a una subyugación, dominación y"
"explotación extranjera constituye una denegación de los de"
"rechos humanos fundamentales, es contraria a la Carta de "
"las Naciones Unidas y compromete la causa de la paz y la "
"cooperación mundiales".

"Todo intento encaminado a quebrantar total o parcialmente"
"la unidad nacional y la integridad territorial de un país"
"es incompatible con los propósitos y principios de la Car"
"ta de las Naciones Unidas".

Si bien como dijimos el objetivo principal de la Resolución 1514 eran los territorios no autónomos, el punto 5 menciona tres tipos de territorios a los cuales ella es aplicable:

Territorios en fideicomiso
Territorios no autónomos
Todos los demás territorios que
no han logrado aún su independencia

Esta última categoría resulta algo confusa y podría interpretarse que corresponde a aquellos territorios que han escapado a la acción de las Naciones Unidas y que aún permanecen en situaciones coloniales.

Fundándose en que la Resolución 1514 no podía quedar en una simple declaración, los países afroasiáticos propusieron en 1961 la creación de un órgano especial para el estudio de la aplicación de sus disposiciones. Surgió así el comité llamado originariamente de los 17, por el número de sus miembros y luego, desde 1962, de los 24. Este comité quedó integrado por los siguientes países:

Australia	Etiopía
Bulgaria	India
Cambodia	Irán
Costa de Marfil	Irak
Chile	Madagascar
Dinamarca	Malí
Estados Unidos	Polonia

Nº
Letra
COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 29

Reino Unido	U.R.S.S.
Sierra Leona	Uruguay
Siria	Venezuela
Tanganika	Yugoeslavia
Túnez	

Este Comité se dividió en tres Subcomisiones Regionales:

Subcomité para el Pacífico
" " para Africa
" " para Territorios Americanos

Geográficamente la composición del órgano dista mucho de ser equitativa. La Argentina no integra el Comité, aún cuando al tratarse una cuestión que le concierne, le asiste el derecho de participar en las deliberaciones.

El tema de las Islas Malvinas fué debatido en el Subcomité III durante las sesiones del 8 al 18 de septiembre de 1964 y en representación de nuestro país actuó el embajador José María Ruda.

Antes de entrar a tratar las conclusiones y recomendaciones del Subcomité III, conviene hacer algunas menciones sobre la intervención de Mr. C.E.KING que actuó en representación de Gran Bretaña.

En la primera sesión y luego de reiterar la posición mantenida por Gran Bretaña desde Lord Palmerston hasta ahora, Mr. King negó competencia al Subcomité para discutir cuestiones de soberanía o reclamaciones territoriales, agregando luego que eran los habitantes de Malvinas quienes debían decidir el futuro del territorio.

Al fin de la discusión y votación subsiguiente el representante británico manifestó que su país estaba sorprendido por las conclusiones y recomendaciones del Subcomité, lamentando que en ellas no se hiciera referencia a la autodeterminación ni a los deseos de los malvineros.

Pasaremos ahora a analizar las conclusiones y recomendaciones.

El 18 de septiembre de 1964 el Subcomité III adoptó una serie de conclusiones y recomendaciones que, consideradas posteriormente por el Plenario del Comité de los 24, fueron aprobadas por el Comité Especial dos meses después.

Las estudiaremos separadamente para su mejor comprensión:

a - El Comité examinó la situación en el territorio no autónomo de las Islas Falkland, llamadas también Islas Malvinas, y escuchó las declaraciones del representante de la potencia Administradora así como las del representante de la Argentina;

COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 30

b - El Comité confirma que las disposiciones de la Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales son de aplicación al Territorio de las Islas Falkland (Malvinas);

c - El Comité toma nota de la existencia de una disputa entre los gobiernos del Reino Unido y de la Argentina a propósito de la soberanía de las Islas Falkland (Malvinas);

d - El Comité invita a los gobiernos del Reino Unido y de la Argentina a entablar negociaciones a fin de encontrar una solución pacífica a este problema, teniendo debidamente en cuenta las disposiciones y los objetivos de la Carta de las Naciones Unidas y de la Resolución 1514 (XV), los intereses de la población de dichas islas y también las opiniones expresadas en el curso del debate general;

e - El Comité invita a los dos gobiernos arriba mencionados que informen al Comité Especial o a la Asamblea General del resultado de sus negociaciones.

a - "El Comité examinó la situación en el territorio no autónomo de las Islas Falkland..."

El Comité Especial comienza por calificar el territorio de Malvinas de no autónomo, de acuerdo a la denominación del título del Capítulo XI de la Carta. Es decir que nos confirma que estamos en presencia de un territorio que, conforme al art. 73 de la carta de la Organización, carece de plenitud de gobierno; en otras palabras un territorio sujeto al regimen colonial.

A esta frase contundente nuestra Cancillería ha pretendido restarle importancia basandose en que el Comité de los 24 no es un organo jurisdiccional sino político y que estas conclusiones y recomendaciones sólo tienen un sentido general.

b - "..llamadas también Malvinas..."

La decisión del Comité de los 24 implica que en lo sucesivo toda la documentación de este Organo deberá incluir, junto con el vocablo FALKLAND, la denominación Malvinas.

c - "El Comité confirma que las disposiciones de la Declaración sobre la Concesión de la Independencia a los países y pueblos coloniales son de aplicación al territorio de las Islas..."

Con respecto a esta declaración, perjudicial para nuestro país al no dejar ninguna duda de que el archipiélago es para las Naciones Unidas una colonia británica, algunos diplomáticos argentinos sacan dos conclusiones favorables:

1º - Que declarada aplicable al caso de Malvinas la Resolución 1514, nuestro país puede invocar el art. 6º de dicha resolución.

COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 31

2º - Que por esta Declaración las Naciones Unidas asumen su responsabilidad respecto del futuro del territorio y que, en consecuencia, el Reino Unido no podrá decidir sobre el futuro de Malvinas sin el asentimiento de la ONU.

Estas dos conclusiones le permitió a la Cancillería restar importancia a la unica conclusión importante que podía sacarse de la declaración del Comité: que las islas Malvinas son una colonia británica.

d - "El Comité toma nota de la existencia de una disputa entre los gobiernos del Reino Unido y de la Argentina a propósito de la soberanía de las islas Falkland (Malvinas)"

Si bien resulta favorable para nuestros intereses esta declaración, no hace otra cosa que aceptar un hecho notorio y que en el ámbito diplomático americano fué reiteradamente expresado desde la Conferencia de Panamá de 1939.

Con esta declaración la Organización reconoce que la presencia británica es cuestionada; este hecho, empero frente al resto de las declaraciones carece de fuerza ya que, junto con la declaración anterior, sólo servirá para que la aplicación del principio de autodeterminación no sea aplicado por Gran Bretaña unilateralmente, sino por las Naciones Unidas.

e - "El Comité invita a los gobiernos del Reino Unido y de la Argentina a entablar negociaciones a fin de encontrar una solución pacífica a este problema...."

El Comité al actuar por delegación en lo que respecta al proceso de descolonización con facultades de la Asamblea General, se ha declarado competente para recomendar a las partes el arrego pacífico, pese a la oposición británica.

Si tenemos presente, además, el punto 8 de la Resolución 1810 por el que autoriza al Comité Especial a "informar al Consejo de Seguridade de todos los hechos acaecidos en esos territorios" (se refiere a los del art. 73 de la Carta) "que puedan constituir una amenaza para la paz y seguridad internacionales"; vemos que la Asamblea faculta la intervención del Comite Especial.

Pero esto no debe inducirnos a confiar que, como estiman algunos diplomáticos, el Comité Especial considerará de aplicación el punto 6 de la Resolución 1514 para el caso de una decisión británica que afecte nuestra unidad territorial.

f - "...teniendo debidamente en cuenta las disposiciones y objetivos de la carta...."

Este párrafo es muy amplio y general y si bien no debe pensarse en un artículo en particular es inevitable analizarlo a la luz de los artículos 1 y 2 de la Carta en los que se fijan sus propósitos y principios. Podemos resumir los objetivos principales de la Carta a los tres siguientes:

COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 32

1º - La conservación de la paz y seguridad internacional según el método de la acción colectiva;

2º - La promoción de la cooperación internacional para la solución de los problemas económicos y sociales; y

3º - La promoción del desarrollo y del bienestar general de los territorios sin gobierno propio. Estas finalidades están enunciadas en el Preámbulo, en el Artículo 1º y en otras disposiciones de la Carta.

Si bien tenemos en cuenta ahora que para el Subcomité las Islas Malvinas son una colonia británica, vemos que el sentido del párrafo solo es favorable a la aplicación del principio de autodeterminación.
Si quedara alguna duda con respecto a esta interpretación basta vincular este párrafo con los siguientes para disiparla.

g - "... y de la Resolución 1514 (XV)..."

El punto 2 de esta Resolución establece "que todos los pueblos tienen el derecho de libre determinación; en virtud de este derecho determinan libremente su condición política y persiguen libremente su desarrollo económico, social y cultural".

Frente a este punto definitorio para el análisis de las conclusiones de un Subcomité que tiene justamente que entender en la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales, se pretende restar importancia a este punto para asignársela al punto 6 de la resolución, basándose en que en ningún momento se utiliza el término "principio de libre determinación".

h - "...los intereses de la población de dichas islas..."

Este párrafo no da lugar ya a interpretaciones dudosas y sin embargo se ha pretendido recurrir a la semántica para concluir que los interes de la población no pueden asimilarse a la libre determinación.

Es evidente que este esfuerzo de algunos diplomáticos para buscar una interpretación distinta de la que claramente expresa la recomendación, puede inducir a seguir una política equivocada cuando Gran Bretaña con sentido realista ha aceptado la aplicación del principio de la libre determinación para las Islas Malvinas.

En consecuencia podemos decir que el pronunciamiento del Subcomite II del Comité Especial de las Naciones Unidas no fué un "éxito resonante", según las palabras del Canciller Argentino Dr. M.A. ZABALA ORTIZ, sino un fracaso para nuestra delegación.

Por unanimidad el Subcomité confirmó que las Islas Malvinas son una colonia británica y recomendó al Reino Unido y a la Argentina que iniciaran negociaciones teniendo en cuenta los intereses del pueblo de las islas y los términos de la Carta de la ONU sobre colonialismo.

Como el Reino Unido ha declarado expresa y categoricamente en las sesiones del Subcomité, su negativa a admitir discusiones sobre su soberanía en el archipiélago, el éxito resonante se reduce a la vaga ilusión de que Gran Bretaña rectifique su posición y deponga su intransigencia.

En lo sucesivo nuestra política con respecto a las islas Malvinas deberá basarse en este único hecho concreto:

EL SUBCOMITE III POR UNANIMIDAD HA ESTABLECIDO QUE LAS ISLAS MALVINAS SON UNA COLONIA Y DEBEN TENERSE EN CUENTA LOS INTERESES DE SUS HABITANTES

III - EL MOMENTO ACTUAL

No debe inducirnos a error el hecho de que con posterioridad a 1964, y por razones económicas, Gran Bretaña mantuviera conversaciones con representantes de nuestro gobierno sobre cuestión Malvinas.

Si como hasta ahora nuestro gobierno continúa por la vía diplomática las negociaciones tendientes al reconocimiento de nuestro derecho, como único modo de acción, podemos encontrarnos en cualquier momento con la sorpresa de que, por aplicación del principio de autodeterminación, las Malvinas sean independientes.

Aplicando sentido práctico es necesario prever esta alternativa y actuar en consecuencia.

Recientemente el Parlamento Británico ha declarado que la facultad de decidir la transferencia era privativa de su gobierno y que habría de tener en cuenta los intereses de los pobladores. Y hace apenas tres semanas el Consejo Legislativo de Malvinas, que como hemos visto no representa al pueblo sino a la Corona, se pronunció en contra de un cambio de soberanía y censuró a los funcionarios del gobierno laborista que mantuvieron conversaciones con nuestros representantes.

Puerto Belgrano, 6 de Junio de 1968.-

HUGO CARLOS TALAMONI
Capitán de Corbeta

COMANDO OPERATIVO NAVAL FOJA No. 34

CAPITULO IV

CONCLUSIONES Y OBJETIVO PROPUESTO

La proverbial preocupación argentina, muy razonable por otra parte, de no sentar precedentes de convalidación, nos ha llevado a un mutuo desconocimiento con los Malvineros.

Esta actitud, que se refleja en numerosas disposiciones (para el caso de Armada por ejemplo en el art. 302 de la publicación E.EPN.pn. Nº 562), requiere a la luz de las recomendaciones hechas por las Naciones Unidas, una urgente revisión.

Es evidente que la acción diplomática debe continuar pero ahora no ya como único modo de acción. Las condiciones han cambiado: el máximo organismo internacional ha tomado intervención y ha calificado de colonia británica a las Islas Malvinas, recomendando que sean tenidos en cuenta los intereses de su población.

Este importante cambio en la situación exige, usando terminos militares, una nueva apreciación.

¿Que ocurriría si en el momento actual y por aplicación del principio de autodeterminación los pobladores de Malvinas pudieran decidir su futuro?

Es evidente que no optarían por la ciudadanía argentina y esta posibilidad de autodeterminación es un hecho concreto, que exige que nuestro país no se mantenga ajeno.

Frente a la vulneración de nuestros derechos que pueda provocar un nuevo modo de acción que siente, en alguna medida, precedentes de convalidación, debemos situarnos en la realidad actual y tratar de que esa vulneración sea mínima.

Nuestro objetivo, fuera del plano diplomático, deberá consistir en lograr que por libre determinación de sus pobladores las Islas Malvinas se reintegren al territorio argentino.

Este ambicioso objetivo deberá ser motivo de una cuidadosa planificación para asegurar su logro vulnerando en mínimo grado nuestra posición jurídica. En principio y como un bosquejo a tenerse en cuenta al planificar esta acción haremos algunas consideraciones.

De los tras capítulos anteriores podemos sacar las siguientes conclusiones de importancia para nuestro trabajo:

1 - Las islas Malvinas tienen una importacia estratégica de primer orden para nosotros en el marco regional y, en particular para la hipótesis de guerra con Chile.

2 - Desde este punto de vista Malvinas ha perdido gran parte de su valor para Gran Bretaña.

ARCHIVO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 35

3 - La recuperación de Malvinas daría lugar a la construcción de una base naval y aeronaval y en consecuencia afluencia de personal, construcción de pistas, talleres, etc.

4 - Económicamente, debido a la monocultura de Malvinas y al bajo precio de la lana en el mercado internacional, el mantenimiento de Malvinas bajo la Corona no resulta conveniente para Gran Bretaña.

5 - El standard de vida del Malvinero es superior al del poblador patagónico.

6 - En el momento actual, un plebiscito en Malvinas sería desfavorable a nuestro país.

7 - La mayoría de la población de Malvinas depende, directa o indirectamente, de la Falkland Islands Co.

8 - El Malvinero carece de peso en el gobierno del archipiélago.

9 - Existe un desconocimiento casi total de nuestro país entre los habitantes de Malvinas.

10- Es posible que la Falkland Islands Co. y otras estancias patagónicas pertenezcan a una misma empresa británica.

11- Las comunicaciones entre Malvinas y el exterior son deficientes y los fletes elevados.

12- Para las Naciones Unidas las Malvinas son una colonia británica.

13- Para las Naciones Unidas cualquier decisión sobre el futuro de las islas deberá tener en cuenta los intereses de sus habitantes. En otras palabras, las Naciones Unidas recomiendan la autodeterminación.

Basándose en estas conclusiones podemos recomendar la siguiente acción: PREDISPONER A LA POBLACION DE MALVINAS EN FAVOR DE NUESTRO PAIS A FIN DE LOGRAR LA RECUPERACION DE LAS ISLAS EN CASO DE AUTODETERMINACION.

Esta acción contiene varias tareas subsidiarias, de acuerdo al ámbito en que se desarrolle:

informativa
económica
sicológica
cultural

Teniendo en cuenta que en caso de aprobarse la acción recomendada será necesario planificarla cuidadosamente, así como también la interrelación de las tareas, nos limitaremos a hacer una enumeración que no debe interpretarse como taxativa.

COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 36

ASPECTO ECONOMICO

1 - Apreciar que peso tendría en la decisión de la población la Falkland Islands Co.

2 - Determinar vinculaciones entre establecimientos ganaderos patagónicos y la Falkland Islands Co. a fin de poder ejercer presión sobre ésta.

3 - Establecer un tráfico marítimo regular entre nuestro país y Malvinas, en lo posible mediante empresas navieras privadas argentinas y unidades con bandera de conveniencia.

4 - Establecer un servicio aéreo entre Río Gallegos y Puerto Stanley mediante pequeños aviones bimotores tipo Cessna o Piper Apache para correspondencia, periódicos y transporte de personas. Este servicio podría ser cubierto por una empresa privada, subvencionada si fuera necesario. Para este tipo de avión los requerimientos de pista se reducirían a una de 300 metros de tierra nivelada.

5 - Contacto con los establecimientos ganaderos a fin de:

a - Tratar la posibilidad de establecer precios sostén a la producción lanera.

b - Proponer asesoramiento técnico mediante el envío de expertos del INTA.

c - Asegurar fletes razonables y bodegas.

d - Envío de semen congelado para el mejoramiento del ganado.

e - Asesoramiento sobre régimen crediticio agrario en nuestro país, facilidades para adquisición de maquinarias, etc.

6 - Introducción de productos argentinos.

7 - Asesoramiento sobre créditos para viviendas a los malvineros.

8 - Estudiar las necesidades y posibilidades de la zona: caminos, pistas, obras sanitarias, riqueza icticola y algologica, etc.

9 - Estudiar la posibilidad de reactivación del frigorífico de Puerto Stanley mediante capitales mixtos.

10- Establecer precios de pasajes de fomento para líneas marítimas entre Malvinas y Buenos Aires.

ASPECTO INFORMATIVO

1 - Envío frecuente mediante el servicio aéreo de diarios de Buenos Aires, en particular el "BUENOS AIRES HERALD"

COMANDO OPERATIVO NAVAL
FOJA No. 37

2 - Aumentar la potencia de emisión de las estaciones de radio argentinas que transmiten programas para Malvinas, rever sus horarios y programas para lograr el máximo de audiencia.

3 - Organizar un grupo de radioaficionados que dominen el idioma inglés y cuenten con equipos adecuados para mantener comunicaciones con radioaficionados de Malvinas.

ASPECTO SICOLOGICO

1 - Determinar cuáles son las personas de mayor predicamento en las islas y dirigir a ellos una acción tendiente al conocimiento de nuestro país, su economía, legislación, derechos humanos, instrucción pública, etc.; que puede incluir su visita al país.

2 - Enviar películas argentinas de calidad con títulos sobreimpresos.

3 - Facilitar el traslado de deportistas malvineros para intervenir en competencias a realizarse en el país y enciar deportistas argentinos para realizar exhibiciones en Malvinas.

ASPECTO CULTURAL

1 - Ciclos de conferencias con ayudas visuales sobre nuestro país.

2 - Propiciar la instalación de una escuela Salesiana gratuita.

3 - Organizar viajes de turismo económico a Buenos Aires y Mar del Plata, incluyendo visitas a cabañas, fábricas, etc.

4 - Organizar excursiones turísticas de argentinos a Malvinas; estas excursiones si bien Malvinas carece de atractivos turísticos, podrían tener éxito en un principio debido a la curiosidad de muchos argentinos por visitar el archipiélago. Esto resultaría beneficioso pues dejaría considerables ganancias a los malvineros y se establecerían contactos y vinculaciones con un sector evolucionado de nuestra ciudadanía.

5 - Organizar un fondo de becas para que jóvenes malvineros continuen sus estudios en colegios y universidades argentinas.

6 - Organizar cursos de castellano con el incentivo de pasar una temporada en casas de familias argentinas, e incluso, de ser posible, hacer intercambio de jóvenes argentinos que alojen en hogares malvineros.

7 - Organizar giras de artistas argentinos, conjunto teatrales argentinos de habla inglesa, etc.

Muchas de estas tareas y otras que pudieran surgir de una planificación más detenida, de ser encaradas directamente por el Estado Argentino podrían encontrar la oposición británica o sentar precedentes perjudiciales para nuestras reclamaciones diplomáticas.

SECRETARIA DE MARINA

Nº.....

Letra.....

COMANDO OPERATIVO I TAT
FOJA No. 38

Para obviar este inconveniente podría resultar util la formación de una entidad de bien público que si bien tendría la apariencia de privada, respondería a directivas del gobierno y contaría con su apoyo pecuniario.

En la formación y redacción de estatutos de esta institución, así como durante su funcionamiento deberá contar con el asesoramiento de un experto en Derecho Internacional y sus decisiones contar con la aprobación de la Cancillería a fin de no afectar la acción que se siga por la vía diplomática.

La acción recomendada se estima que si bien exigirá un esfuerzo económico, quedaría plenamente justificada si como creemos la cuestión Malvinas ha de resolverse por decisión de sus habitantes, decisión que de tomarse en el momento actual sería contraria a nuestro país.

PUERTO BELGRANO, 10 de junio de 1968.-

HUGO CARLOS TALAMONI
Capitán de Corbeta

SECRETO

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

PLANILLA CONTROL DE DOCUMENTACION CLASIFICADA

Nº Int. K-504

DOCUMENTO: Of. S/N M 1943 Nº 121/77 S-
OBJETO: Información s/ M.M. VIVAS

FECHA: 5 DIC 1977

GIRO INTERNO "CONOCIMIENTO"

C.O.N.:.....N-4:.....CIACS:.....

SEC. PRIV.....S-5:.....C.I.C.:.....

J.E.M.:.....S-6:.....C. GUERRA:.....

N-1:.....S-8:.....AUDITORIA:.....

N-3:.....DICO:.....JUZGADOS:.....

ARCHIVO EN:.....FIRMA.....

FECHA:.....ACLARACION:.....

GIRO FUERA DEL COMANDO

CONA:.....COIM:.....COAN.....

Fzas. de tareas : 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11.

OBSERVACIONES:.....

.....

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 121 "S"/77

Letra SIIN-IM4,3

BUENOS AIRES, 25 de Octubre de 1977.-

OBJETO: R/información.-

AL SEÑOR JEFE DEL DEPARTAMENTO INTELIGENCIA DEL COMANDO DE OPERACIONES NAVALES.

Adjunto elevo la información solicitada oportunamente.-

E.M.G.A. - JEFATURA INTELIGENCIA
DEPARTAMENTO "B"
SERVICIO D INTELIGENCIA NAVAL

SERGIO I. ARAOZ de LAMADRID
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
JEFE

C. O. N.
Dpto. INTELIGENCIA

ENTRO: 5 DIC 1977	
Nro. INT. K-504	
Jefe Dep. Intelig	
Jefe Contra Intel.	
Jefe Inteligenc.	
Acc. Psicológica	
Central Inte.	
Contrainteligenc.	
Fichero	
Archivo	
SALIO:	

SECRETO

Situación

ISLAS MALVINAS.

El 3 de enero de 1976, el Jefe de Estado Argentino, presidió una reunión, donde se trató la disputa que Argentina Mantiene con GRAN BRETAÑA respecto a las ISLAS MALVINAS y una Misión Económica encabezada por Lord SHACKLETON destinada a realizar un estudio sobre las perspectivas económicas de las Islas.

En la misma fecha arribó a PUERTO STANLEY a bordo del Buque Patrullero Polar "ENDURANCE", Lord SHACKLETON, encabezando una misión económica. La misión incluía a expertos en industrias laneras, perforaciones petroleras costa afuera, pesquería y finanzas.

El desagrado del Gobierno Argentino por el envío de la Misión SHACKLETON a las ISLAS MALVINAS, motivó el retiro del Embajador Inglés en BUENOS AIRES y el incidente protagonizado por el buque inglés "SHACKLETON" y el Destructor ARA. "ALTE. STORNI".

Con motivo de este incidente, tanto la Cancillería Argentina como la del REINO UNIDO, dieron a conocer sendos comunicados restando importancia al problema.

A fines de febrero del año pasado, nuestro Canciller realizó un viaje a los Estados Unidos, siendo en la oportunidad entrevistado por el Subsecretario Parlamentario del Ministerio de RR.EE. de GRAN BRETAÑA, Edward ROWLANDS, para tratar que ambos países reanuden sus relaciones y continuar con las tratativas sobre las MALVINAS, que habían quedado interrumpidas.

La Misión SHACKLETON, que como consecuencia del incidente de los buques "SHACKLETON" y "ALTE STORNI" había quedado interrumpida, continuó con su cometido.

El informe que produjo la Misión, fue entregado al Canciller Británico el 17 de junio de 1976 y un mes después el Gobierno Inglés, dió a conocer su contenido, haciendo constar la recomendación de Lord SHACKLETON en el sentido de la cooperación argentina para la explotación de los recursos naturales existentes en la zona.

Otro de los acontecimientos importantes de los ultimos tiempos, fue la visita que realizó a las Islas, el Subsecfetario Parlamentario Edward ROWLANDS y la entrevista posterior que realizó en la Cancillería Argentina, que motivó la reanudación de las conversaciones sobre el problema, que se mantenían interrumpidas desde hace mucho tiempo.

La primera rueda de conversaciones se llevó a cabo en ROMA en julio del corriente año, ~~donde aparentemente y de acuerdo con las declaraciones formuladas a la prensa por nuestro Subsecretario de RR.EE. que concurrió como Delegado del Gobierno Argentino~~, no fueron demasiados significativas.

Estas conversaciones continuarán en fecha próxima.

///

APRECIACION

La circunstancia de que en las ISLAS MALVINAS puedan encontrarse cuencas petrolíferas redituales, acompañada por la falta de dicho hidrocarburo en las Islas Británicas, hace pensar que el REINO UNIDO difícilmente se desprenderá de esas islas, o que por lo menos lo demorará el máximo posible.

Si bien es cierto que ese país ha aceptado tratar el tema de la soberanía en MALVINAS con el nuestro, lo ha hecho más que nada presionado por la UN, organismo que aconsejó varias veces dicho procedimiento.

No obstante, GRAN BRETAÑA ha descubierto una vez más un inteligente procedimiento que evita el rápido desenlace asegurando su soberanía en las MALVINAS por algunos años, dado que difícilmente los habitantes de las Islas, que son todos súbitos británicos, vayan voluntariamente a aceptar el cambio de soberanía.

En este aspecto, se considera que el Gobierno Inglés mantendría como condición indispensable para el traspaso de las Islas la anuencia de sus habitantes, considerando que ello es caso imposible, la situación continuará en un statu quo que únicamente favorece a Inglaterra

Dejar pasar el tiempo, no adoptando una decidida ofensiva ante los organismos internacionales puede crear problemas insolubles si en el futuro se llegara efectivamente a encontrar hidrocarburos rentables en MALVINAS.

No obstante la firmeza con que debiera actuar nuestro país, se considera aconsejable hacerlo dentro del marco de las organizaciones internacionales, a fín de no producir situaciones conflictivas simultáneamente en varios frentes.

A pesar de no disponerse de fundamentos firmes, no debería descartarse sin embargo, que la actual etapa de nuestro conflicto con Chile, que tiene su génesis en el laudo Británico y continúa siendo influenciado por hechos del mismo origen, pudiera tener como objetivo independizarse de Argentina para la explotación de las riquezas en el Atlántico Sur, para hacerlo apoyado en Chile y su pretendida expansión hacia el Este, por el Sur de la Isla de los Estados.

MODIFICACIONES EN LA SITUACION OCURRIDAS CON POSTERIORIDAD A LA EMISION DE LA DIRECTIVA

1. La Segunda Conferencia Interparlamentaria Europea Latinoamericana, aprobó el 21 de noviembre un proyecto referido al derecho de la Argentina al pleno uso de los recursos naturales de las Islas Malvinas y a la restitución de ese archipielago del Atlántico sur a la soberanía argentina.

2. 2 de diciembre.

   A causa de las economías dispuestas por el Gobierno Inglés en el presupuesto naval de su país, sería retirado del Atlántico Sur y la Antártida el HMS "ENDURANCE", buque que atendía normalmente los requerimientos logísticos del destacamento Inglés existente en las Islas.

3. 8 de diciembre.

   El embajador Argentino en la O.N.U., manifestó oficialmente que pese a los esfuerzos Argentinos y a las resoluciones de las Naciones Unidas, Gran Bretaña se niega a negociar para solucionar el diferendo existente sobre la soberanía de las Islas. Reiteró asimismo que la Argentina no reconocerá ningún convenio que pueda realizarse para la exploración y explotación de supuestos depósitos de petróleo en la zona de las Islas y destacó que su gobierno no ha dado su acuerdo para que Gran Bretaña envíe a las Malvinas "una misión que tendría por objeto realizar un relevamiento económico y fiscal, asimismo vinculado a hidrocarburos"

4. A fines de diciembre de 1975 se consideraba, en medios diplomáticos internacionales, la posibilidad de que el Reino Unido decidiera unilateralmente otorgar la independencia a las Islas Malvinas, incorporándolas luego como miembro pleno al Commowealth.

5. Ante el envío de una Misión Especial encabezada por Lord Shackleton, el Ministerio de Relaciones Exteriores dio a conocer un comunicado el 2 de enero de 1976, denunciando oficialmente las reiteradas actitudes de ruptura unilateral de las tratativas por parte de Inglaterra a partir de las resoluciones de las Naciones Unidas. Asimismo advirtió al país que el "gobierno, juntamente con las Fuerzas Armadas y demás organizaciones institucionales que estructuran el Estado Argentino, actuarán sin precipitación pero con toda la persistencia, la prudencia y la energía que sean necesarias para lograr justicia".

6. 13 de enero de 1976.

El Gobierno Argentino solicitó a Gran Bretaña el retiro de su embajador señor DERICK R. ASHE. Al mismo tiempo dispuso que el embajador Argentino en ese país Dr. MANUEL DE ANCHORENA permanezca en BUENOS AIRES hasta nueva orden. La medida obedeció a un mensaje del canciller Inglés Sr. JAMES CALLAGHAN en el que califica de "esteril" a la disputa sobre la soberanía de las Islas.

Con la partida del Embajador Británico el 19 de enero de 1976, las relaciones argentino - británicas entraron en un período de efectivo congelamiento. -

SIN

SECRETO

51

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

BUENOS AIRES, 14 NOV 1974

SEÑOR JEFE:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., con el fin de remitirle información que transmitiera la Embajada de la República en Londres, la cual dice, sobre el aeropuerto definitivo:

"General:

The facilities to be provided at the airport include a terminal /control building, a single runway, link-taxiway and apron.

Aircraft Movement Areas.

The runway, lin-taxiway and apron pavement will be of flexible construction with a design strength of LCN 15 and the aircraft movement areas will have the following dimensions:

(1) Runway	Length	1250 m
	width	45 m
(11) Link-taxiway:	length	105 m
	width	15 m
(111) Apron:	84 m x 40 m	

Radio Communications and Radio Navigation Aids

1. H.F. point-point with mainland terminal. 1kw SSB.

2. H.F. ground/air with aircarft en-route. 1kw SSB.

(DBS COMPATIBLE).

/...

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES
DIRECCION GENERAL DE DOCUMENTACION
18 NOV 1974
DEBERA CITARSE:
5575/73

AL SEÑOR JEFE DE LA ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES
Y LEGALES DEL DEPARTAMENTO POLITICA Y ESTRATEGIA
ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL,
CAPITAN DE NAVIO D. ROBERTO M. ORNSTEIN
S / D

3. Long range N.D.B. 500 W carrier.

4. Locator beacon 20W on extended runway centre line at East end only.

5. V.H.F. ground/air approach and airport control channel. 50 W with battery powered 20W standby equipment.

6. 4+1 channel radio telephone link between airport and Port Stanley.

Items 1, 2 and 3 above will be situated in Port Stanley and items 4 and 5 at the airport.

Visual Aids

1. Visual approach slope Indicator on both sides of the runway at the East end only.

2. Portable battery powered runway lights.

3. Nominal apron flood linghting from portable units."

Saludo a Ud. atentamente.

MINISTRO CARLOS LUCAS BLANCO
a/c de la Direc. Gral. de Antártida y Malvinas

ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL
JEFATURA POLITICA Y ESTRATEGIA
Departamento 34
Letra: R N°
ENTRO 21-11-74
SALIO

20 NOV 1974
05-306

Nº 00132 "S"/974.

Letra JEPE, AZ4B

SECRETO

MEMORANDUM

Para información de	Producido por
SEÑOR JEFE DE AVIACION NAVAL.	JEFE DE POLITICA Y ESTRATEGIA.

Para su conocimiento, adjunto remito la nota R.E. 5575/73, de la DIRECCION GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS del MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, donde se detallan las especificaciones del aeródromo definitivo a ser construído por el Gobierno Británico en PUERTO STANLEY. Solicito se evalúe la capacidad operativa general que se desprende de las mismas.-

AGREGADO: Lo indicado en el texto.
INTERV. TOTAL: CNACGE Dn. ROBERTO M. ORNSTEIN.
INTER.PARCIAL: SPFU (R) EDUARDO D. RECAVARREN.-
DISTRIBUCION: Original: Destinatario.-Duplic.y Triplic.: Archivo.-

BUENOS AIRES, 26 NOV. 1974

ARMADA ARGENTINA
ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL
JEFATURA DE POLITICA Y ESTRATEGIA

ADRIANO J. ROCCATAGLIATA
CONTRAALMIRANTE
JEFE

JEFATURA DE AVIACION NAVAL
ENTRO: 26 NOV 1974
GIRO INTERNO
JEFE
DESPACHO
SEC. PRIVADA
DTO. MEDIOS X
DIV. BASES X
DIV. MATERIAL
DTO. DOCTRINA Y ADIESTRAM.
DIV. DOCTRINA
DIV. ADIESTRAM.
DIV. PERSONAL
SALIÓ:

SECRETO

Nº 93 "S"/74

Letra JEAN,MOTB.

M E M O R A N D U M

Para información de	Producido por
SEÑOR JEFE DE POLITICA Y ESTRATEGIA.	JEFE DE AVIACION NAVAL.

A tenor de lo solicitado por Mem. JEPE,AZ4B.Nº00132"S"/74 y en función de la información disponible informo:

a) De acuerdo con la longitud de pista el aeropuerto está encuadrado en la categoría "C" (similar a USHUAIA, MARTIN GARCIA ó MADRYN).

b) Con los equipos de comunicaciones y radioayudas disponibles es un "aerodromo controlado".

c) Las ayudas visuales disponibles permiten la operación nocturna por referencias.

d) No hay información sobre si el aerodromo posee aproximación por instrumentos aprobada y en caso afirmativo cuales son sus mínimos de operación, por lo tanto no se puede apreciar si es un aerodromo que opera solamente en VMC ó tiene capacidad de hacerlo en IMC. No obstante, por poseer un radiofaro y una radiobaliza se aprecia que tendrá aproximación instrumental.-

AGREGADOS: Nota R.E. 5575/73
Mem. JEPE,AZ4B.Nº00132"S"/74

INTERVENCION TOTAL: CFCBCN D. HUGO C. ADAMOLI

INTERVENCION PARCIAL: Superv. III JUANA M.R. de MOTTA

DISTRIBUCION: Original: Destinatario Duplicado: Archivo JEAN.

BUENOS AIRES, 28 de noviembre de 1974.-

JEFATURA POLITICA Y ESTRATEGIA
ENTRO 28 NOV 1974
Departamento 1
Departamento 2
Departamento 3
Asuntos Inter y Legales X
Despacho
Fichado 5'34
SALIO

ARMADA ARGENTINA
ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL
JEFATURA DE AVIACION NAVAL

CARLOS J. FRAGUIO
CONTRAALMIRANTE
JEFE

10, 11, 12

QUEDA PROHIBIDA LA REPRODUCCION TOTAL O PARCIAL DE LO AQUI ACTUADO A MENOS QUE LA AUTORIDAD ORIGINARIA U OTRA SUPERIOR LO AUTORICE EXPRESAMENTE. EN EL CASO QUE UNA AUTORIDAD SUPERIOR PERMITA SU REPRODUCCION, COMUNICARA DE INMEDIATO TAL CIRCUNSTANCIA A LA AUTORIDAD ORIGINARIA. (Art. 114 d) 1º publ. K.A.2 - RIN)
NO HACER EXPEDIENTE DEL PRESENTE INFORMATIVO - (Art. 509 c) 1º publ. K.A.2 - RIN).

Original oficios COOP, IMU Nº "ESC"/78 a COAN, COIM, COVA, COMANAVSTRAT

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL

Buenos Aires, 13 de julio de 1978

INFORMATIVO PARA: SEÑOR COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES:

SIIN, IM43 Nº 299 "ESC"/78 Ejemplar Nº 01

ORIGEN: SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL

ASUNTO: ISLAS MALVINAS: Ref. relaciones con nuestro país.

A partir de la designación del nuevo Gobernador de las Islas, señor JAMES ROLAND WALTER PARKER, pareciera que se hubiera establecido un trato más duro en las relaciones con nuestro país.

La actividad del gobernador habría incluído instrucciones en general para incrementar el control de todas las acciones británicas en la región, ocupándose personalmente además, de los asuntos políticos del área incluyendo ANTARTIDA y delegando en el Primer Secretario MASSINGHAM, la administración interna de las Islas.

Hechos como la ocupación de la Isla THULE o la acción de destructores y aviones argentinos sobre pesqueros en aguas que ellos dicen ser propias, pudieron ser también motivo de endurecimiento en las relaciones con nuestro país.

Con respecto a la presencia de pesqueros soviéticos o polacos en las Islas, se tiene conocimiento que el actual gobierno de MALVINAS les ha facilitado apoyo logístico, siendo incluso, receptor de las quejas transmitidas por los polacos, relacionada con la interceptación sufrida por nuestras unidades.

En lo que al personal militar destacado en MALVINAS no se ha notado incremento alguno, estando actualmente integrado por 1 Mayor, un Teniente de I.M. y 41 hombres de tropa.

Conclusiones

Es evidente que en las islas se está desarrollando una gran propaganda y acción psicológica antiargentina aprovechando incidentes como los de la Isla THULE o control de pesqueros, etc.

DEVOLVER SIN NOTA AL S.I.N. CUANDO DEJE DE SER DE INTERES.

////

///

No obstante, las acciones implementadas por nuestro país, en lo que hace a la política de comunicaciones y las posibilidades de desarrollo económico de los distintos sectores de la población malvinense al irse concretando el acercamiento, pueden considerarse como elementos altamente positivos en nuestro beneficio. Estos hechos se estima que no volcarán decidida y rapidamente la opinión pública hacia nuestro país, pero lograrían una mejor comprensión hacia nuestra posición, debilitando también la injustificada agresividad desarrollada por el Gobernador PARKER

DISTRIBUCION: Ej.01: CON - Ej.02:Jef.II Icia. EMC - Ej.03:archivo SIN.

ARMADA ARGENTINA
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
JEFATURA INTELIGENCIA

JORGE DEMETRIO CASAS
CONTRAALMIRANTE DE I. M.
JEFE DE INTELIGENCIA E. M. G. A.

C. C
Dpto.
Mayor 8 JUL 1978
Nro. Int. E-168
Jefe Dep.
Jefe Cont.
Jefe Inteligenc.
Acc. Psicológica
Central Inta.
Contrainteligenc.
Fichero
Archivo
SALIO:

Cdo. de Operac. Navales
MESA DE ENTRADAS
6 FEB 1978
K-13-

SECRETO

SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL

Buenos Aires, 30 de ENERO de 197 8

INFORMATIVO PARA: SEÑOR COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES.-

SIIN, IM4, 1 Nº 26 "S"/78 Ejemplar Nº 3.-

ORIGEN: SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL.

ASUNTO: URUGUAY: R/artículo periodístico sobre supuestos derechos uruguayos sobre las Islas MALVINAS.-

En el diario uruguayo "EL DIA" de fecha 15 del cte. se incluyó un comentario breve pero muy significativo, ya que en el mismo se pusieron de manifiesto supuestos "derechos uruguayos sobre las Islas MALVINAS".-

La sustancia del comentario reside en que mientras Argentina reclama las islas basándose "en su vieja pertenencia al Virreinato del RIO DE LA PLATA", URUGUAY considera que deberá recordarse "los incuestionables derechos Uruguayos" basándose en el hecho de que las "MALVINAS no dependieron de BUENOS AIRES, sino directamente del APOSTADERO NAVAL de MONTEVIDEO, como reiteradamente lo han dicho los británicos".-

Esta reiteración británica, el articulista la pondría en boca de Mr. BILL HUNTER CHRISTIE, Secretario Honorario del Comité ISLAS MALVINAS, al declarar en un reportaje publicado por la revista argentina "SIETE DIAS" que : "Nosotros también tenemos nuestra versión histórica que difiere bastante de la de ustedes. En todo caso, si hablamos de la herencia poscolonial, creo que las MALVINAS deberían pertenecer a URUGUAY, pero aún creemos más importante la existencia de la comunidad actual".-

APRECIACION :

No es novedad que URUGUAY ha estado siempre a la espectativa para poder obtener alguna "ventaja" que le permita salir de su estancamiento económico y superar las escasas posibilidades que le brinda su actual subdesarrollo.-

Lo que si llama la atención es que precisamente en estos momentos en que nuestro país parece lograr algún éxito en sus gestiones por recuperar la soberanía de las islas, mientras los

////-

SECRETO

SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL
FOJA 2

////.-

ingleses insisten en sus pretensiones de solo considerar posibles acuerdos de explotación de las riquezas del subsuelo,URUGUAY se introduzca como una cuña para disputarnos nuestros legítimos derechos,adhiriendo a la tesis británica pidiendo también participación "graciosa" en la mencionada explotación.-

Es ya bien sabido que URUGUAY nunca objetó nuestros legítimos derechos sobre las islas, brindándonos su apoyo para que recuperemos nuestra soberanía sobre las mismas en reiteradas oportunidades,en los Organismos Internacionales y particularmente el año pasado por boca de su Canciller ALEJANDRO ROVIRA y en la declaración conjunta firmada el 5 de Noviembre pasado entre los Presidentes VIDELA y MENDEZ.-

Habrá que apreciar debidamente y obrar en consecuencia por si esta posible inquietud uruguaya nace esta vez de su propia iniciativa o responde a intereses británicos que indudablemente para el logro de sus objetivos,encontrará mejor aliado en URUGUAY que en nuestro país.-

Dejo constancia que por separado se remite esta información al Señor Secretario de Inteligencia de Estado, Señor Jefe del Estado Mayor Conjunto, Señor Jefe II (Icia) del Estado Mayor General del Ejército y Señor Jefe II (Icia) del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina.-

NUMERO DE EJEMPLARES : 5
VALOR DE LA INFORMACION: 1
DISTRIBUCION: Ejemplar Nº 1 : C.O.A.R.
Ejemplar Nº 2 : E.M.G.A.
Ejemplar Nº 3 : C.O.O.P.
Ejemplar Nº 4 : S.G.N.A.
Ejemplar Nº 5 : Archivo S.I.I.N.

ARMADA ARGENTINA - ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA - JEFATURA INTELIGENCIA

JORGE DEMETRIO CASAS
CONTRAALMIRANTE DE I. M.
JEFE DE INTELIGENCIA E. M. G. A.

ESTADO MAYOR GRAL. DE LA ARMADA
SECRETARIA GENERAL
31 ENE 1978

COMANDO OPERAC. NAVALES
Secretaría General

ENTRO: 6 FEB 1978

GIRO INTERNO

	Conocimiento	Archivo
Personal		
Inteligencia	X	
Operaciones		
Logística		
Pl. Mov. Op.		
Serv. Armas		
Comunicac.		
Sec. Comer.		
Sec. Privada		
Div. Comun.		
Cons. Guerra		

SALIO: .....

C. O. N.
Dpto. INTELIGENCIA

ENTRO: 6 FEB 1978

Nro. INT. E-28

Jefe Dep. Intelig	
Jefe Contra Intel.	
Jefe Inteligenc.	
Acc. Psicológica	
Central Info.	
Contrainteligenc.	
Fichero	
Archivo	

SALIO:

SECRETO

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

PLANILLA CONTROL DE DOCUMENTACION CLASIFICADA

Nº Int. S-13

DOCUMENTO: Mem. JGN, D2V. Nº 48-S/77

OBJETO: V. Solicita Apoyo Islas Malvinas

FECHA: 6 ABR 1977

GIRO INTERNO "CONOCIMIENTO"

C.O.N.: X N-4: CIACS:

SEC. PRIV. S-5: C.I.C.:

J.E.M. X S-6: C. GUERRA:

1: S-8: AUDITORIA:

N-3: X DICO: JUZGADOS:

RETIENE: FIRMA:

FECHA: ACLARACION:

GIRO FUERA DEL COMANDO

CONA: COIM: COAN

Fzas. de Tareas: 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11.

OBSERVACIONES: S. Cap. Iglesias informó: "se ha tomado conocimiento Sr. Alte. VAÑEK y se el mismo le comunicará a COMANAVSUR en BAHIA 13-04-77

Nº 48 "S"/77.-

Letra JEIN,AZ4

SECRETO MEMORANDUM

Para información de	Producido por
SEÑOR CAPITAN DE NAVIO Dn. JUAN ALBERTO IGLESIA. (ESTADO MAYOR DEL C.O.N.)	ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES de la JEIN.

Atento al requerimiento verbal formulado en relación con el estado actual de las negociaciones respecto de las ISLAS MALVINAS, por indicación del señor Jefe, informo:

1º) Durante los días 22 y 23 de febrero ppdo. el Subsecretario de RELACIONES EXTERIORES mantuvo conversaciones con el Ministro de Estado Adjunto del Canciller Británico, Sr. ALBERT ROWLANDS, en relación con las futuras negociaciones a entablarse sobre el futuro de las referidas Islas.

2º) Las conversaciones en cuestión se caracterizaron por su intensidad y franqueza, aunque no exentas de dificultades y asperezas, y si bien no culminaron como se pretendía en un compromiso formal de iniciar negociaciones, permitieron un moderado avance y dejaron las puertas abiertas para un pronto entendimiento al respecto.

3º) Uno de los aspectos más salientes lo constituyó la insistencia de la Delegación Británica en tratar de disipar los lógicos recelos y la natural desconfianza argentina respecto de la honestidad de las intenciones británicas. En este sentido sus integrantes hicieron múltiples esfuerzos tratando de demostrarla con argumentos creíbles y aún a veces con otros que no lo eran tanto.

4º) Tampoco escatimaron esfuerzos para convencer a sus pares argentinos acerca de la oportunidad única que se presentaba para lograr un buen entendimiento favorable a los intereses de ambas Partes. Inclusive insinuaron de alguna manera la mucha mayor facilidad que tendría nuestro país de entenderse con el actual Gobierno Británico (Laborista) a diferencia de lo que podría ocurrir con un futuro gobierno del partido opositor (Conservador).

5º) Un primer aspecto positivo de esta ronda de conversaciones fué el desembozado reconocimiento británico de que uno de los dos elementos básicos de cualquier futura negociación debía ser el de la soberanía sobre las islas en cuestión. Esto ocurre por primera vez en la historia del más que secular pleito. La sinceridad de esta actitud ha sido confirmada por las declaraciones oficiales formuladas por la referida Delegación al término de su viaje a puerto STANLEY y luego de su llegada a LONDRES, como asimismo por las delcaraciones del Canciller

///

Item 70413 — 1.500.000|I|1974
Tall. Gráf. de la DIAB

Nº .....

Letra .....

SECRETO MEMORANDUM

Para información de	Producido por

británico ante la Cámara de los Comunes donde, manejando el tema con extrema habilidad, logró aparentemente conformar aún a la oposición, usando argumentos válidos e indiscutibles aunque sin poder renunciar al ya remanido "slogan" del derecho a la autodeterminación de los isleños. Comentarios periodísticos provenientes de LONDRES confirman también lo antes dicho.

6º) Un segundo aspecto favorable fué la aceptación por parte británica de incluir en forma explícita a las ISLAS GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR en el paquete a negociar. Esto también ocurre por primera vez,

7º) Cabe también mencionar las referencias que hizo el señor ROWLANDS a sus esfuerzos personales para convencer a los isleños acerca de la necesidad de negociar con la ARGENTINA en función de los propios intereses de los mismos.

8º) Por último, y aunque ello resulta dudosamente creíble, debe destacarse lo expresado por el nombrado al Canciller en relación con el concepto de amplia cooperación económica en el ATLANTICO SUR occidental, que según aquél no debía interpretarse como una necesidad o apetencia británica en beneficio de la metrópolis tal cooperación, sino que la misma estaría únicamente inspirada en el propósito de contribuir al desarrollo y bienestar de los habitantes de la región, dado que seguramente GRAN BRETAÑA se encontrará en una óptima situación económica para la próxima década y no requerirá de los recursos naturales de esta área para su evolución futura.

9º) La real dificultad que se presentó en el curso de las conversaciones para llegar a un entendimiento formal respecto de la iniciación de las negociaciones radicó en el texto del compromiso a firmar. GRAN BRETAÑA insistió en exponer en el mismo que las negociaciones sobre soberanía y cooperación económica constituían único tema en sí mismas. Nuestro país sostuvo, por el contrario, que debía indicarse que se trataba de dos negociaciones separadas aunque simultáneas. Las posiciones de ambos resultaron irreductibles y como consecuencia de ello no se firmó el acuerdo quedando la decisión de hacerlo sujeta a consulta de ambas Delegaciones con sus respectivos gobiernos. No obstante ello, en los últimos momentos de las conversaciones, la Delegación Británica sugirió la posibilidad de formu-

///

Item 70413 — 1.500.000|I|1974
Tall. Gráf. de la DIAB

Nº .....

Letra .....

SECRETO MEMORANDUM

Para información de	Producido por

lar una redacción de tipo general que subsanara los inconvenientes apuntados siendo esta línea la más prometedora para un acuerdo futuro.

10º) Como ya se ha dicho antes, han quedado abiertas las puertas para un pronto entendimiento, a iniciativa de cualquiera de los dos gobiernos, a efectos de lo cual el nuestro ha ofrecido realizar una segunda ronda de conversaciones donde y cuándo el Gobierno Británico lo prefiera. Existe una sensación de urgencia al respecto en nuestra Cancillería dada las aparentes condiciones favorables existentes.

Con respecto al proceso arbitral para la zona litigiosa del CANAL BEAGLE, nuestra Cancillería ha informado que el fallo será puesto en conocimiento del Gobierno Argentino, con fecha 15 de abril de 1977.-

BUENOS AIRES, 29 de marzo de 1977.-

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
ASESORIA
ASUNTOS INTERNACIONALES
JEFATURA INTELIGENCIA

MANUEL A. BARROS
CAPITÁN DE FRAGATA

C. O. N.
Dpto. INTELIGENCIA
ENTRO: 6 ABR 1977
Nro. INT. C-13
Jefe Dep. Inte.
Jefe Cont. Inte.
Jefe Inteligenc.
Acc. Psicológica
Central Inte.
Contrainteligenc.
Fichero
Archivo
SALIO:

Item 70413 — 1.500.000|I|1974
Tall. Gráf. de la DIAB